

Toruń, dnia 20 lutego 2024 r.

WAIb.6220.11.32.2019 AGW

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**  
**nr 6.2024**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 82 i art. 85 ust. 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zmianami, dalej: uouioś), a także § 3 ust. 1 pkt 63 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zmianami) oraz w związku z art. 104, ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zmianami, dalej: Kpa),

po rozpatrzeniu wniosku: spółki „ORBITA” Sp. z o.o., z siedzibą przy ul. Szosa Chełmińska 124 w Toruniu, złożonego w dniu: 20 listopada 2019 r., nr w rejestrze tut. organu l.dz. 11412/2019, uzupełnionego w dniu 10 grudnia 2019 r. l.dz. 12144/2019, po przeprowadzonym postępowaniu odwoławczym przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Toruniu, które w decyzji z dnia 23 lipca 2021 r., znak: SKO-60-67/21 orzekło: uchylić zaskarżoną decyzję Prezydenta Miasta Torunia z dnia 18 maja 2021 r. znak: WAIb.6220.32.32.2.2019 AG, dotyczącej odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w całości i przekazać sprawę do ponownego rozpatrzenia i po uzupełnieniu przez Inwestora wniosku w dniu 31 maja 2022 r. (wpływ do Wydziału 1 czerwca 2022 r., l.dz. 4026/2022),

**ustalam dla**  
**spółki „ORBITA” Sp. z o.o.**  
**z siedzibą przy ul. Szosa Chełmińska 124 w Toruniu**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.:**

„Toruńska Kolej Gondolowa „ORBITA” w Toruniu - ul. św. Jakuba - Kujawska w Toruniu (dz. nr 77/1, 65/1, 65/2, 64/3, 64/2, 60/2, 61/1, 64/1, 60/3, 77/4, – obręb 17; dz. nr 191, 192, 222/4 – obręb 18; dz. nr 3/5 – obręb 20; dz. nr 78/2, 78/1, 50/4, 50/1, 48, 50/5, 42, 43, 41/2, 38/2, 40/4, 39, 29, 79, 50/3, 74, 75/1, 22 – obręb 65)”w wariantcie A2 (posadowienie podpór poza terenem rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa)

**wykaz działek w zasięgu 100 m od granic przedsięwzięcia:**

obręb 17 – dz. 77/4, 77/3, 61/6, 72/1, 72/2, 60/1; obręb 18 – dz. 193/3, 193/1, 193/4, 192, 222/7, 222/4, 221/1, 222/6, 188/2, 189, 188/1, 186, 220, 151, 149/4, 149/2, 149/3; obręb 20 – dz. 3/4, 3/2; obręb 65 – dz. 83/11, 83/10, 83/8, 83/9, 84, 82, 91/1, 92, 83/4, 52, 51, 81, 77, 79, 49, 75/2, 74, 22, 16, 18, 50/3, 18, 20, 41/1, 19, 40/3, 25, 38/1, 28, 30, 31.

**I. Określam:**

**1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie kolei gondolowej przecinającej Wisłę na wysokości dworca kolejowego Toruń Główny na lewym brzegu rzeki oraz na wysokości ulicy Wola Zamkowa i Świętego Jakuba na prawym brzegu rzeki. Celem projektu budowy kolejki linowej w Toruniu jest usprawnienie komunikacji między prawo- i lewobrzeżną częścią miasta. Inicjatywa ta umożliwi mieszkańcom, jak i przyjeźdźcom korzystanie z nowoczesnego, będącego jednocześnie nową atrakcją turystyczną, szybkiego połączenia ze strefy dworca kolejowego do centrum starego miasta.

**2. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości**



**przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

- Określone w opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Gdańsku, Zarządu Zlewni w Toruniu:
  - 1) Prace budowlane należy wykonywać przy użyciu urządzeń i sprzętu posiadającego zabezpieczone (szczelne) układy hydrauliczne i napędowe w celu niedopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska gruntowo - wodnego substancjami ropopochodnymi.
  - 2) Zabiegi związane z konserwacją i naprawami maszyn i urządzeń należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, o podłożu zabezpieczonym przed przedostaniem się do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.
  - 3) Bazy materiałowe i place postojowe środków transportu lokalizować na szczelnej, utwardzonej nawierzchni poza obszarami szczególnie zagrożonymi powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.
  - 4) W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, których odpowiednia ilość powinna być stale zagwarantowana na placu budowy.
  - 5) Należy zapewnić odpowiednią ilość szczelnych pojemników do selektywnego składowania odpadów w specjalnie wydzielonych dla tego celu miejscach.
  - 6) Ścieki bytowe w fazie realizacji inwestycji należy gromadzić w szczelnych zbiornikach, które będą opróżniane przez uprawnione podmioty.
  - 7) Wody opadowe i roztopowe z terenów utwardzonych stacji odprowadzać do miejskiej kanalizacji deszczowej, ewentualnie do gruntu i/lub wody za pomocą drenażu po wcześniejszym podczyszczeniu.
  - 8) Należy wprowadzić zakaz stosowania soli do zapewnienia drożności dróg dojazdowych do II stacji z uwagi na możliwość zmiany warunków wodnych i glebowych na obszarach chronionych.
- Określone w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy:
  - 1) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace związane z realizacją przedsięwzięcia (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00.
  - 2) Kolejkę użytkować wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00.
  - 3) Prace ziemne i budowlane oraz wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków oraz kluczowym okresem rozrodu gatunków dziko występujących zwierząt, przypadającym w terminie od 1 marca do 31 sierpnia lub w dowolnym terminie po potwierdzeniu maksymalnie na 2 dni przed zajęciem terenu przez specjalistę przyrodnika braku aktywnych lęgów ptaków oraz rozrodu zwierząt na terenie inwestycji oraz w obrębie drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki.
  - 4) Z uwagi na wycinkę drzew zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych z uwzględnieniem poniższych warunków:
    - a) nasadzić co najmniej 45 drzew,
    - b) uwzględnić warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków,
    - c) preferować gatunki rodzime,
    - d) nasadzenia wykonać na terenie działki ewidencyjnej nr 50/5 obręb 65, miasto Toruń,
    - e) stosować sadzonki drzew z dobrze rozwiniętą bryłą korzeniową i pędem głównym o wysokości minimum 2 m.
  - 5) Drzewa i krzewy, które nie podlegają wycince a pozostają w zasięgu oddziaływania inwestycji na etapie budowy, zabezpieczyć przed:
    - a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew i wygrodenie krzewów oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi lub ewentualnie wygrodenie skupisk drzew i ich oznakowanie,
    - b) mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób

- ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym,
- c) przesuszeniem systemu korzeniowego poprzez jak najszybsze zasypywanie wykopów w obrębie bryły korzeniowej,
  - d) w przypadku konieczności podniesienia poziomu gruntu o więcej niż 30 cm w zasięgu rzutu korony drzew wykonać warstwę drenażowo-napowietrzającą.
- 6) Wprowadzić nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji, do którego zadań będzie należało w szczególności:
    - a) kontrola terenu inwestycji (w tym wykopów) pod kątem obecności chronionych gatunków zwierząt oraz ich chwytność i przenoszenie w bezpieczne miejsca,
    - b) nadzór nad poprawnością wykonywania działań zabezpieczających, minimalizujących i kompensujących w zakresie ochrony przyrody.
  - 7) Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów, dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki.
  - 8) Bezpośrednio przed rozpoczęciem prac obejmujących zdjęcie wierzchniej warstwy gruntu i roślinności przeprowadzić kontrolę występowania gatunków chronionych na terenie prac. Stwierdzone osobniki odłowić oraz przenieść w bezpieczne miejsce, poza obszarem planowanego prowadzenia prac.
  - 9) Prace budowlane prowadzić w sposób niepowodujący powstania zastoisk wodnych, mogących posłużyć jako miejsce rozrodu płazów (np. w postaci kolein). Ewentualne zastoiska wodne niezwłocznie zasypywać. W przypadku stwierdzenia małych zwierząt na terenie budowy, w tym płazów w zastoiskach lub w obrębie prowadzonych prac budowlanych, odławiać je i przenosić w inne bezpieczne miejsca.
  - 10) Nie organizować zaplecza budowy, miejsc postoju maszyn i składowania materiałów, na terenach chronionych akustycznie, w zasięgu rzutu koron drzew oraz na terenie rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa oraz obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły.
  - 11) Na etapie realizacji inwestycji wprowadzić tymczasowe wygradzenia zabezpieczające teren inwestycji przed przedostawaniem się płazów, z uwzględnieniem poniższych warunków:
    - a) wygradzenie obydwu brzegów Małej Wisłki w rejonie placu budowy, zgodnie z poniższym rysunkiem,
    - b) wygradzenie zamontować przed rozpoczęciem prac budowlanych oraz zdemontować po ich zakończeniu,
    - c) płotki wykonane z materiału lekkiego, np. geowłókniny lub pełnych płyt,
    - d) wysokość co najmniej 50 cm części nadziemnej,
    - e) szczelnie połączone z gruntem poprzez wkopanie na głębokość co najmniej 15 cm,
    - f) zapewnić ciągłość oraz utrzymanie sztywności wygradzenia,
    - g) przewieszka o szerokości co najmniej 5 cm, odgięta w stronę cieku, pod kątem 45-90°, zalecana długość daszka to 10 cm,
    - h) dopuszcza się rezygnację z montowania powyższego wygradzenia, w przypadku ogrodzenia terenu budowy w sposób uniemożliwiający dostęp płazów, uzgodniony ze specjalistą przyrodnikiem.





- 12) Przeprowadzić monitoring porealizacyjny w zakresie awifauny i chiropterofauny zgodnie z poniższymi warunkami:
- realizacja w 1, 3 i 5 roku po oddaniu inwestycji do użytkowania,
  - monitoringiem objąć ocenę wykorzystania przestrzeni powietrznej przez ptaki i nietoperze oraz ich śmiertelność w wyniku kolizji z elementami inwestycji,
  - monitoring ornitologiczny prowadzić na transekcie i punkcie wyznaczonym w ramach badań przedrealizacyjnych oraz na transekcie wyznaczonym wzdłuż linii kolejki gondolowej (część przebiegająca nad lądem),
  - monitoring ornitologiczny prowadzić w okresie od marca do listopada, w tym: 12 kontrole w okresie od marca do czerwca, 3 kontrole w okresie od lipca do sierpnia oraz 9 kontrole w okresie od września do listopada,
  - monitoring chiropterologiczny prowadzić z wykorzystaniem detektora na transektach i punktach wyznaczonych w ramach badań przedrealizacyjnych,
  - monitoring ornitologiczny prowadzić w okresie od 15 marca do 15 listopada, w tym:
    - 2 kontrole w okresie od 15 do 31 marca,
    - 6 kontrole w okresie od 1 kwietnia do 31 maja,
    - 4 kontrole w okresie od 1 czerwca do 31 lipca,
    - 6 kontrole w okresie od 1 sierpnia do 15 września,
    - 6 kontrole w okresie od 16 września do 31 października,
    - 1 kontrola w okresie od 1 do 15 listopada,
  - monitoring śmiertelności ptaków i nietoperzy wzdłuż odcinka linii kolejki gondolowej (część przebiegająca nad lądem) oraz w rejonie stacji.
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 uouioś:**



- Określone w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy:
  - 1) Zabezpieczyć szklane powierzchnie stacji kolejki przed kolizjami ptaków jedną z poniższych metod:
    - a) pionowe linie o szerokości 5 mm w odstępie 10 cm,
    - b) poziome linie o szerokości 3 mm w odstępie 3 cm,
    - c) siatka punktów o stopniu pokrycia 25% przy średnicy punktu 5 mm,
    - d) siatka punktów o stopniu pokrycia 15% przy średnicy punktu 30 mm.
  - 2) Zabezpieczyć linię kolejki gondolowej przed kolizjami ptaków zgodnie z poniższymi warunkami:
    - a) zamontować dodatkową linię wzdłuż liny kolejki gondolowej, na której zostaną zamontowane znaczniki,
    - b) zamontować na dodatkowej linii znaczniki w postaci kul o średnicy co najmniej 60 cm, w odstępach do 30 m,
    - c) kule wykonać w kolorach białym i czerwonym oraz zamontować je naprzemiennie,
    - d) kule wyposażać w taśmy odblaskowe.

Dopuszcza się możliwość zastosowania innej metody, po jej uzgodnieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.
  - 3) Oświetlenie inwestycji ograniczyć do niezbędnego minimum. Stosować źródła światła o niskiej emisji promieniowania UV.
- 4. **wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:**

Nie dotyczy – przedsięwzięcie 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).
- 4. **wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:**

Planowana inwestycja ma charakter lokalny i nie będzie oddziaływać na środowisko w zakresie transgranicznym zgodnie z powoływaną ustawą 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.
- 5. **Nie nakładam obowiązku:**
  - przeprowadzenia analizy porealizacyjnej;
  - przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę;
  - przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

## UZASADNIENIE

W dniu 20 listopada 2019 r. spółka „ORBITA” Sp. z o.o., z siedzibą przy ul. Szosa Chełmińska 124 w Toruniu, wystąpiła do tut. organu z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n.: „Toruńska Kolej Gondolowa „ORBITA” w Toruniu - ul. św. Jakuba - Kujawska w Toruniu” (dz. nr 77/1, 65/1, 65/2, 64/3, 64/2, 60/2, 61/1, 64/1, 60/3 – obręb 17; dz. nr 191 – obręb 18; dz. nr 3/5 – obręb 20; dz. nr 78/2, 78/1, 50/4, 50/1, 48, 50/5, 42, 43, 41/2, 38/2, 40/4, 39, 29 – obręb 65). Na wniosek Inwestora z dnia 15 stycznia 2024 r. został rozszerzony zakres inwestycji o działki, które dotychczas znajdowały się w obszarze oddziaływania tj.: dz. 77/4 z obrębu 17; dz. 50/3, 74, 75/1 i 22 z obrębu 65 z uwagi na konieczność odsunięcia stacji A na działce 60/2 z obrębu 17 od przenoszonego na działkę 60/3 z obrębu 17 budynku wpisanego do rejestru zabytków, a tym samym przesunięcie trasy lin kolejki gondolowej. Ponadto do obszaru inwestycji przeniesiono działki nr: 79 z obrębu 65 i 192 i 222/4 z obrębu 18 z uwagi na to, że mogą się one znaleźć pod trasą wagoników. Powyższe zmiany nie miały wpływu na uzyskane opinie, gdyż obszar ten objęty był dokumentacją podlegającą analizie. Zmiany te mają wyłącznie formalny charakter.



Przedmiotową inwestycję zakwalifikowano zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2, uouioś, a także § 3 ust. 1 pkt 63 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego w wyniku prowadzonego postępowania nałożono obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został zarejestrowany w publicznie dostępnym wykazie danych na stronie [www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl) pod pozycją: 452/2019. Obwieszczeniem z dnia 11 grudnia 2019 r. strony postępowania zostały poinformowane o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie.

W toku postępowania administracyjnego Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu, pismem z dnia 20 grudnia 2019 r., znak: N.NZ.40.2.0.37.2019 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu, pismem z dnia 30 grudnia 2019 r., znak: GD.ZZŚ.5.435.33.2019.AOT, wyraziło opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Warunki te zostały uwzględnione w sentencji decyzji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy opinią z dnia 7 stycznia 2020 r., znak: WOO.966.219.ADS.2 stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Wyżej wymienione dokumenty zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych na stronie [www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl) oraz na stronie [www.bip.torun.pl](http://www.bip.torun.pl) pod pozycją odpowiednio: 511/2019, 11/2020 i 12/2020.

Prezydent Miasta Torunia, po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz ww. opiniami w dniu 11 marca 2020 r. postanowieniem znak: WAiB.6220.2.32.3.2019 AG, nałożył na Wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu oddziaływania na środowisko. Dokument ten został zamieszczony w publicznie dostępnym wykazie danych na stronie internetowej, dostępnej pod adresem [www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl) pod pozycją: 283/2020.

W odpowiedzi na postanowienie Inwestor przedłożył raport oddziaływania na środowisko, który został przekazany do uzgodnienia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz w związku z planowaną lokalizacją podpory nr 2 na terenie rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. W toku postępowania administracyjnego, w związku z otrzymaną przez tutejszy Organ odmową uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań (postanowienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 16 lutego 2021 r., znak: DZP-WP.6205.125.2020.AL.4), w dniu 18 maja 2021 r., została wydana decyzja znak: WAiB.6220.32.32.2.2019.AG, odmawiająca ustalenia środowiskowych uwarunkowań. Od decyzji tej Inwestor złożył odwołanie. Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Toruniu, decyzją z dnia 23 lipca 2021 r., znak: SKO-60-67/21, uchyliło w całości ww. decyzję i przekazało sprawę do ponownego rozpatrzenia.

W związku z powyższym organ wezwał Wnioskodawcę do przedłożenia uzupełnionego raportu, w zakresie określonym w decyzji Samorządowego Kolegium Odwoławczego, który ponownie podlegał uzgodnieniu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

W trybie art. 77 uouioś, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej inwestycji, po dokonaniu uzupełnień na wezwania oraz złożeniu oświadczenia o zamiarze realizacji przedsięwzięcia w wariantcie A2, jako tym, który nie narusza terenu rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa, uzyskano postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 13 lipca 2023 r. (RPW/47104/2023), znak: WOO.4221.145.2022.ADS.10. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantcie A2 oraz określił warunki na etapie realizacji, eksploatacji i użytkowania przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 85 ust. 2 lit. b uouioś warunki te zostały w całości uwzględnione w decyzji. Natomiast Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w związku z tym, że Inwestor zmienił



lokalizację podpory, na teren poza rezerwatem przyrody, postanowieniem z dnia 20 września 2023 r. znak: DZP-WP.6205.41.2023.AL.2 (wpływ do organu 26 września 2023 r., RPW/66959/2023) umorzył postępowanie w przedmiocie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia w związku z realizacją inwestycji liniowej celu publicznego w granicach rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa.

Wyżej wymienione dokumenty zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych pod pozycją odpowiednio: 344/2023 i 476/2023.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, organ prowadzący postępowanie obwieszczeniem z dnia 3 października 2023 r. znak: WaiB.6220.32.2019 AGW39 poinformował o prowadzonej procedurze z udziałem społeczeństwa. Podano do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu administracyjnym w przedmiotowej sprawie, wskazano 30 dniowy termin do zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz wskazano miejsce do składania uwag i wniosków. Wyżej wymienioną informację udostępniono w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie [www.bip.torun.pl](http://www.bip.torun.pl), ogłoszono, w sposób zwyczajowo przyjęty, na tablicach ogłoszeń – Wydziału Architektury i Budownictwa oraz w Budynku Głównym Urzędu Miasta Torunia, a także ogłoszono w miejscu realizacji przedsięwzięcia w terminach od 3 października 2023 r. do 10 listopada 2023 r. We wskazanym terminie nie wniesiono żadnych uwag, zastrzeżeń i wniosków odnośnie prowadzonego postępowania.

Po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w myśl art. 82 i art. 85 ust. 1 uouioś stwierdzono, że proponowane rozwiązania techniczne, organizacyjne oraz zabezpieczenia ekologiczne planowanego zamierzenia inwestycyjnego, na terenie dz. nr: 77/1, 65/1, 65/2, 64/3, 64/2, 60/2, 61/1, 64/1, 60/3, 77/4 z obrębów 17; dz. nr 191, 192, 222/4 z obrębów 18; dz. nr 3/5 z obrębów 20; dz. nr 78/2, 78/1, 50/4, 50/1, 48, 50/5, 42, 43, 41/2, 38/2, 40/4, 39, 29, 79, 50/3, 74, 75/1, 22 z obrębów 65, zostały przyjęte właściwie.

Obszar omawianego terenu nie jest objęty ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko został sporządzony w maju 2022 r. Ponadto, Inwestor pismem z dnia 24 czerwca 2023 r. (wpływ: 26 czerwca 2023 r.), złożył oświadczenie o zamiarze realizacji przedsięwzięcia w wariantcie A2, jako tym, który nie narusza terenu rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa kolei gondolowej przecinającej Wisłę na wysokości dworca kolejowego Toruń Główny na lewym brzegu rzeki oraz na wysokości ulicy Wola Zamkowa i Świętego Jakuba na prawym brzegu rzeki. Celem projektu budowy kolejki linowej w Toruniu jest usprawnienie komunikacji między prawo- i lewobrzeżną częścią miasta. Inicjatywa ta umożliwi mieszkańcom, jak i przyjezdnym korzystanie z nowoczesnego, będącego jednocześnie nową atrakcją turystyczną, szybkiego połączenia ze strefy dworca kolejowego do centrum starego miasta.

Inwestor wskazał, że kolej gondolowa ma stać się integralnym elementem systemu komunikacyjnego miasta Torunia. W planach jest jej włączenie do programu zintegrowanego systemu komunikacji miejskiej BiT-City. Istotne w tym aspekcie jest położenie stacji lewobrzeżnej (stacja B) w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego (Toruń Główny). Nie bez znaczenia jest też bliskie położenie węzła kolejowo-tramwajowego Toruń Miasto na prawym brzegu i okolicznych istniejących parkingów (np. przy placu Św. Katarzyny).

Podkreślić należy również, że inwestycja zakłada udostępnienie wygodnego środka transportu dla osób starszych i niepełnosprawnych, w tym osób na wózkach inwalidzkich. Dla osób ze szczególnymi potrzebami dotychczas nie występowały korzystne warunki dostępu do punktu widokowego z otwarciem na krajobraz Wisły. Przewidywaną konsekwencją realizacji analizowanego przedsięwzięcia będzie również ożywienie terenów między Małą Wisłą a Wisłą w obszarze usług turystycznych i rekreacji m.in. poprzez skomunikowanie Campingu „TRAMP” z miastem.

Stała infrastruktura naziemna kolejki obejmuje:

- a) 2 stacje (A na prawym brzegu rzeki, B na lewym brzegu),
- b) wieże i podpory (7 szt.).

Niepodjęcie realizacji przedsięwzięcia będzie skutkować: brakiem alternatywnego, szybkiego i ekologicznego połączenia między lewym, a prawym brzegiem Wisły, dalszym obciążeniem centrum miasta ruchem autokarów turystycznych oraz samochodów osobowych, co wpłynie na pogorszenie się jakości powietrza, ograniczenie rozwoju infrastruktury miasta, uniemożliwi utworzenie nowych miejsc



pracy związanych z funkcjonowaniem inwestycji oraz nie wpłynie na podwyższenie przychodów miasta z tytułu wpływu z podatków.

Z drugiej strony, brak realizacji przedsięwzięcia wykluczy jakiegokolwiek oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, wodno-gruntowe oraz krajobraz. Nie nastąpi ingerencja w obszary chronione, tj. obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003, rezerwat przyrody Kępa Bazarowa, obszar Natura 2000 Forty w Toruniu PLH040001.

Analizowano następujące warianty:

Wariant A - do realizacji:

Trasa Toruńskiej Kolejki Gondolowej połączy dwa brzegi rzeki, starówkę, gdzie przy ulicy Św. Jakuba znajdować się będzie stacja A (dz. nr 60/3, 60/2 z obrębu 17) z podporą I (dz. nr 61/1 z obrębu 17), przed ulicą Bulwar Filadelfijski oraz okolice dworca kolejowego Toruń Główny, gdzie będzie usytuowana stacja B (dz. nr 78/1, 78/2, 75/1 z obrębu 65) oraz podpora III (dz. nr 50/5 z obrębu 65). Na lewym brzegu Wisły zlokalizowana będzie również podpora II (dz. nr 40/4 z obrębu 65), na skraju rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa, w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły. Stacja A, B oraz podpora I i III będą zlokalizowane poza formami ochrony przyrody.

Część stałej infrastruktury przewidzianej do realizacji na lewym brzegu Wisły zlokalizowana będzie w graniach rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa (podpora II). Nad terenem rezerwatu będą przebiegać liny kolejki, po których przemieszczać się będą wagoniki. Z kolei stacja B oraz podpora III znajdować się będą w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych poza obszarem Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły.

Realizacja przedsięwzięcia w tym wariantcie, mimo zlokalizowania podpory II w rezerwacie przyrody, nie będzie wymagała wycinki dębu znacznych rozmiarów. Transport elementów konstrukcji podpory odbędzie się po działkach poza obszarem rezerwatu. Wycinka drzew zostanie zrealizowana w miejscu stacji B, podpory III oraz w okolicy stacji A.

Wariant zakłada lokalizację infrastruktury (stacje, podpora I) w dobrych warunkach geologiczno-inżynierskich. Wariant Inwestora omija zwartą zabudowę toruńskiej Starówki, która jest wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Obiekty wpisane na listę UNESCO są objęte szczególną ochroną.

Wariant A1 – alternatywny:

Wariant alternatywny jest wariantem lokalizacyjnym. Zakłada realizację przedsięwzięcia z wykorzystaniem takiej samej technologii, jak w wariantcie inwestorskim, ale z innym rozmieszczeniem części infrastruktury stałej na prawym brzegu Wisły (stacji A oraz podpory I). W wariantcie alternatywnym stacja A zlokalizowana będzie na dz. nr 191, 192 z obrębu 17, podpora I na dz. nr 193/4 z obrębu 18. Stacja A znajdzie się poza granicami obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły. Natomiast część dz. nr 193/4 z obrębu 18 znajduje się przy granicy, na skraju ww. obszaru. Podobnie, jak w wariantcie inwestorskim, podpora II znajdzie się w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 oraz na skraju, ale w granicach rezerwatu przyrody – dz. nr 40/4 z obrębu 65. Stacja B oraz podpora III będą zlokalizowane poza formami ochrony przyrody. Wycinka drzew zostanie zrealizowana w miejscu stacji B oraz podpory III.

Wariant alternatywny zakłada lokalizację stacji A oraz podpory I w trudniejszych warunkach geologiczno-inżynierskich niż w wariantcie realizacyjnym.

Stacja B oraz podpora III znajdować się będą w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych poza obszarem Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły, w tej samej lokalizacji, co w wariantcie inwestorskim. W omawianym wariantcie, jak w wariantcie realizacyjnym w granicach rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa będzie znajdowała się infrastruktura trwale związana z gruntem – podpora II. Nad rezerwatem będą przebiegać liny kolejki, po których przemieszczać się będą wagoniki.

Wariant alternatywny również omija zwartą zabudowę toruńskiej Starówki.

Wariant A2 – alternatywny:

Trasa przebiegu Toruńskiej Kolejki Gondolowej połączy dwa brzegi rzeki, starówkę, gdzie przy ulicy Św. Jakuba znajdować się będzie stacja A (dz. nr 60/3, 60/2 z obrębu 17), z podporą I (dz. nr 61/1 z obrębu 17), przed ulicą Bulwar Filadelfijski oraz okolice dworca kolejowego Toruń Główny, gdzie będzie usytuowana stacja B (dz. nr 78/1, 78/2, 75/1 z obrębu 65) oraz podpora III (dz. nr 50/5 z obrębu 65). Na lewym brzegu Wisły zlokalizowana będzie również podpora II (dz. nr 38/2 z obrębu 65) poza obszarem rezerwatu, ale w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły. Stacja A, B oraz podpora I i III będą zlokalizowane poza formami ochrony przyrody.



Wszystkie elementy stałej infrastruktury przewidzianej do realizacji na lewym brzegu Wisły zlokalizowane będą poza granicą rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa (również podpora II). Nad terenem rezerwatu będą przebiegać liny kolejki, przeznaczone do przemieszczania wagoników. Z kolei stacja B oraz podpora III, znajdująca się będą w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych poza obszarem Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły.

Realizacja przedsięwzięcia w wariantcie alternatywnym, pomimo zlokalizowania podpory II poza rezerwatem przyrody, będzie wymagała wycinki dębu o wymiarach pomnikowych.

Transport elementów konstrukcji podpory odbędzie się po sąsiednich działkach, poza obszarem rezerwatu.

Wycinka drzew zostanie zrealizowana w miejscu stacji B, podpory III oraz w okolicy stacji A. Wariant zakłada lokalizację infrastruktury (stacje, podpora I) w dobrych warunkach geologiczno-inżynierskich. Omija on zwartą zabudowę toruńskiej Starówki.

W każdym z ww. wariantów przedsięwzięcie będzie miało wpływ na wartości krajobrazowe Doliny Dolnej Wisły na wysokości Torunia.

Również w każdym z ww. wariantów w celu zmniejszenia negatywnych skutków wpływu zamierzenia na środowisko (zarówno w trakcie budowy, eksploatacji i ewentualnej likwidacji) zostaną zabezpieczone poszczególne elementy środowiska przyrodniczego m.in.: środowisko wodno-gruntowe, przyrodnicze (fauna i flora).

Inwestor planował realizację przedsięwzięcia w wariantcie A. Jednak na etapie uzgadniania realizacji przedsięwzięcia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy ostatecznie do realizacji wybrano wariant A2, ze względu na minimalizację ingerencji w rezerwat przyrody. Ponadto, zgodnie z informacjami zawartymi w uzupełnieniu z dnia 28 lipca 2023 r. (wpływ 31 lipca 2023 r.) Inwestor zdecydował, że w wariantcie ostatecznie przyjętym do realizacji A2 wprowadzi zmiany technologiczne, polegające na zastosowaniu podpory II o konstrukcji z mniejszym przekrojem poprzecznym, zmniejszając powierzchnię fundamentów, co pozwoli na uniknięcie konieczności wycinki dębu.

Zamierzenie znajduje się częściowo w centrum miasta Torunia, na terenie o dużej gęstości zaludnienia.

Obszar planowanej inwestycji obejmuje tereny od dawna zakłócone działalnością człowieka. Aktualne ukształtowanie terenu jest konsekwencją szeregu rozłożonych w czasie działań antropogenicznych. Wisła w historycznych granicach Torunia była intensywnie wykorzystywana, a jej brzegi intensywnie zagospodarowane. Obszar bezpośredniej ingerencji planowanych działań inwestycyjnych obejmuje tereny zagospodarowane Starówki Torunia oraz słabo wykorzystywane na lewym brzegu Wisły.

Elementy konstrukcji planowane do wykonania na lewym brzegu Wisły, tj. podpora III i podpora II znajdują się także w obszarze zagrożenia powodzią od rzek o wysokim prawdopodobieństwie powodzi na poziomie 10%, czyli raz na 10 lat. Pozostałe elementy, tj. stacja B na lewym brzegu Wisły oraz stacja A i podpora I na prawym brzegu Wisły znajdują się poza obszarem zagrożenia powodzią.

Zadanie nie znajduje się w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych. Najbliższy zbiornik, tj. Zbiornik rzeki Dolna Wisła nr 141 usytuowany jest w odległości 1,8 km na południe od planowanej stacji B.

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

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW200044, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Ponadto planowane przedsięwzięcie znajduje się w obszarze zlewni jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

a) PLRW20001229199 - Wisła od Zgłowiączki do Brdy, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał ekologiczny oceniono jako słaby, a stan chemiczny jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód



powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia umiarkowanego potencjału ekologicznego i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- b) PLRW20001029132 - Mała Wisielka, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako: brak danych (stan ekologiczny: nie można dokonać oceny stanu ekologicznego z powodu braku badań biologicznych w JCWP; stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Planowania inwestycja na etapie eksploatacji nie zakłada wykorzystywania zasobów naturalnych. Woda dostarczona zostanie siecią wodociągową na cele sanitarne obsługi pracowników oraz osób korzystających z kolejki gondolowej.

Technologia funkcjonowania zamierzenia jest całkowicie bezściekowa. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia powstawać będą ścieki komunalne wynikające z prac porządkowych na terenie stacji oraz wewnątrz wagoników kolejki. Na terenie stacji zostaną umieszczone także toalety dostępne dla pracowników oraz klientów.

Z uwagi na położenie stacji kolejki obiekty te będą włączone do miejskiego systemu wodno-kanalizacyjnego.

Zaprojektowane rozwiązania sprawią, że inwestycja nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Na etapie realizacji wytworzone zostaną głównie odpady budowlane. Odpady te planuje się magazynować w granicach ogrodzonych placów budowy i systematycznie przekazywać odpowiednim firmom posiadającym stosowane uprawnienia w zakresie ich zagospodarowania. Przechowywanie odpadów w tym czasie odbywać się będzie na powierzchni utwardzonej lub w szczelnych pojemnikach kontenerach.

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady komunalne wynikające z ruchu turystycznego oraz przebywania ludzi w gondolach kolejki linowej. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia odpady komunalne będą gromadzone na zewnątrz budynków w szczelnych pojemnikach do tego przeznaczonych w pobliżu stacji wsiadania i wysiadania. Powstawać będą też okazjonalnie odpady wynikające z eksploatacji i serwisowania urządzeń, np. oleje, odpady urządzeń elektrycznych.

Wszystkie wytwarzane odpady zostaną przekazane podmiotom posiadającym stosowne decyzje w zakresie ich gospodarowania, w pierwszej kolejności odpady do przetwarzania w ramach procesów odzysku, a w przypadku braku takiej możliwości do unieszkodliwienia, w ostateczności do unieszkodliwienia poprzez składowanie.

Postępowanie z wytworzonymi odpadami powinno być zgodne z podstawowymi zasadami gospodarowania nimi, tj. hierarchią sposobów postępowania z odpadami, zawartą w art. 17 ustawy dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane częściowo na terenie rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa (przejście linii nad rezerwatem, lokalizacja podpór poza rezerwatem) oraz częściowo na terenie obszaru specjalnej ochrony ptaków Dolina Dolnej Wisły PLB040003.

Na terenie rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa obowiązują uwarunkowania określone w art. 15 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm., dalej: ustawa o ochronie przyrody), w tym zakazy wymienione w art. 15 ust 1 cyt. ustawy. Jednocześnie, zgodnie z art. 15 ust. 4 cyt. ustawy o ochronie przyrody: „Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska, może zezwolić na obszarze rezerwatu przyrody na odstępstwa od zakazów, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to uzasadnione potrzebą realizacji inwestycji liniowych celu publicznego, w przypadku braku rozwiązań alternatywnych i po zagwarantowaniu kompensacji przyrodniczej w rozumieniu art. 3 pkt 8 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska”.

W związku z powyższym, przed realizacją przedmiotowej inwestycji należy uzyskać ww. zezwolenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z raportem oraz uzupełnieniami przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi inwestycję liniową celu publicznego. Wariantem najmniej kolidującym z rezerwatem przyrody Kępa Bazarowa, jest wariant A2, uwzględniający posadowienie podpór poza rezerwatem, w związku z czym wskazano na konieczność jego realizacji. W wariantcie



A2 przez teren rezerwatu będzie przechodziła tylko linia. Brak jest wariantów alternatywnych, umożliwiających poprowadzenie linii kolejki poza ww. rezerwatem.

W stosunku do obszaru specjalnej ochrony ptaków Dolina Dolnej Wisły PLB040003 obowiązują uwarunkowania określone w art. 33 ustawy 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 obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły zastosowanie znajduje zarządzenie 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.).

Celem zabezpieczenia obszarów objętych ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody, wskazano na konieczność lokalizowania zaplecza budowy poza rezerwatem przyrody Kępa Bazarowa, obszarem Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły oraz zasięgiem rzutu koron drzew.

Dla ograniczenia ryzyka śmiertelności chronionych gatunków zwierząt na etapie realizacji oraz funkcjonowania, wskazano na szereg działań zabezpieczających i minimalizujących, w tym: prowadzenie prac budowlanych oraz wycinki drzew, czy krzewów poza okresem lęgowym ptaków lub pod nadzorem ornitologa, kontrolowanie terenu inwestycji i wykopów pod kątem obecności zwierząt objętych ochroną, wprowadzenie tymczasowych wygradzeń dla płazów, zabezpieczenie szklanych powierzchni i linii kolejki przed kolizjami ptaków, prowadzenie prac w sposób ograniczający ryzyko powstawania zastoisk, wprowadzenie nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji inwestycji.

W ramach realizacji zadania konieczna jest wycinka drzew i krzewów, w związku z czym wykonane zostaną nasadzenia zastępcze, a drzewa oraz krzewy niepodlegające wycince i pozostające w zasięgu prac budowlanych zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami.

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

Celem zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania inwestycji na stwierdzone populacje ptaków i nietoperzy oraz skali ich śmiertelności wskazano na konieczność wykonania monitoringu porealizacyjnego, zgodnie z przedłożoną dokumentacją.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze, czy krajobraz oraz rezerwat przyrody Kępa Bazarowa, a także obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły, a przyjęte działania zabezpieczające i minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

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

Emisja pyłów i gazów do powietrza na etapie realizacji inwestycji będzie występować na skutek spalania paliw w silnikach urządzeń budowlanych i samochodów transportowych, przemieszczania mas ziemnych oraz wykorzystywania sypkich, zarazem pyłących materiałów budowlanych. Zarówno emisje spalin, jak i zapylenie powietrza w fazie budowy są okresowe i o niskiej intensywności, nie stanowiąc tym samym uciążliwości dla środowiska.



Na etapie realizacji zostaną zastosowane środki mające na celu minimalizację pylenia materiałów sypkich, tj. materiały będą dostarczane przez samochody z plandekami, podczas magazynowania w przypadku pory bezdeszczowej plac budowy będzie zraszany wodą, materiały sypkie w miarę możliwości będą przechowywane pod przykryciem lub w pomieszczeniu.

Podczas etapu eksploatacji kolejki gondolowej w obrębie inwestycji nie wystąpi emisja do powietrza.

Na etapie realizacji występować będzie emisja hałasu związana z prowadzonymi pracami budowlanymi, wycinką drzew, pracami montażowymi, wywozem odpadów oraz dostarczaniem materiałów na teren inwestycji. Etap ten zostanie skrócony w miarę możliwości, a prace będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, poza pracami wymagającymi ciągłości technologicznej. Oddziaływania występujące w tym czasie będą miały charakter krótkoterminowy oraz ustaną po zakończeniu prac.

Na etapie funkcjonowania źródłami hałasu będą głównie stacje kolejki gondolowej.

W analizie akustycznej przyjęto następujące poziomy hałasu:

- Stacja A przewojowa – hałas na poziomie 67 dB na wysokości 7 m,
- Stacja B napędowa – hałas na poziomie 84 dB na wysokości 7 m.
- Źródło liniowe – lina kolejki gondolowej hałas na poziomie 72 dB (wysokości zróżnicowane).

Planowana inwestycja zlokalizowana zostanie w sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie. W pobliżu stacji A najbliższe tereny chronione, tj. zabudowa mieszkaniowo-usługowa, zlokalizowane będą w odległości 25 m. W pobliżu stacji B tereny chronione akustycznie, tj. zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna zlokalizowana jest w odległości 45 m przy Dworcu Kolejowym Toruń Główny.

Zgodnie z przedstawioną analizą akustyczną, dopuszczalne poziomy hałas na terenach chronionych akustycznie w wyniku funkcjonowania przedmiotowej inwestycji nie zostaną przekroczone.

W związku z powyższym, nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na etapie realizacji i eksploatacji na poszczególne elementy środowiska takie jak: panujący klimat akustyczny i powietrze.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia występują trzy inne inwestycje liniowe przecinające rzekę Wisłę, są to: most kolejowy im. E. Malinowskiego, most drogowy im. J. Piłsudskiego oraz most drogowy im. Gen. E. Zawackiej. W wyniku lokalizacji przedsięwzięcia w pobliżu wymienionych mostów może dojść do wystąpienia kumulacji oddziaływań. Obecnie most drogowy oraz kolejowy wykazują oddziaływania w zakresie emisji spalin oraz hałasu. Po realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia może dojść do zwiększenia uciążliwości akustycznych. Największy poziom hałasu będzie powstawał przy stacji B na lewym brzegu Wisły, jednak nie prognozuje się wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. W przypadku emisji spalin nie wystąpi negatywne oddziaływanie skumulowane, ponieważ na terenie przedsięwzięcia nie będą występować elementy będące źródłem zanieczyszczeń powietrza.

Istniejące mosty drogowe oraz most kolejowy mogą stanowić barierę dla migrujących ptaków. Oddziaływanie kolejki gondolowej w tym zakresie można porównać do sieci linii elektroenergetycznych. Mimo występowania potencjalnego zagrożenia dla awifauny nie prognozuje się, że oddziaływanie będzie miało charakter znaczący oraz istotnie wpłynie na stan populacji poszczególnych gatunków.

W buforze 500 m od kolejki gondolowej planowane jest przedsięwzięcie pn. Rewitalizacja Małej Wisły na terenie działek nr: 1, 2, 3, 18, 17, 13, 42, 47, 68, 63, 70, 71, 43, 16, 59, 62, 64 obręb 65; działka nr 5 z obrębu nr 67 oraz działka nr 12 z obrębu 66 w Toruniu. Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na umocnieniu brzegów i podczyszczeniu koryta Małej Wisły. Jego celem jest poprawa przepływu wód powodziowych na Wisłę na wysokości Starego Miasta w Toruniu. Udrożnienie koryta umożliwi także wykorzystanie cieków w celach rekreacyjnych dla ruchu kajakowego. Negatywny wpływ występuje jedynie w fazie realizacji oraz obejmuje oddziaływanie na elementy środowiska: glebę, powierzchnię ziemi, florę, faunę. Charakter tych oddziaływań został oceniony jako nieznaczny, odwracalny i lokalny. W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią oddziaływania związane z pracą sprzętu, które spowodują przemieszczenie mas ziemi, częściowe zniszczenie roślinności oraz przemieszczenie zwierząt poza obszar przedsięwzięcia. Po zakończeniu fazy realizacji oddziaływania te ustąpią. Stwierdzono także, że zadanie korzystnie wpłynie na



środowisko przyrodnicze, szczególnie w zakresie wód powierzchniowych i podziemnych oraz na klimat lokalny. Regulacja wód przywróci stały i stabilny przepływ przez przekop Małej Wisły, dzięki czemu poprawi się dostępność wody oraz poziom wód w jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych. Dodatkowo obecność stałego cieków, w kontekście mikroklimatu, poprawi warunki wilgotnościowe oraz ograniczy zmiany temperatur. Wyróżniono także potencjalny pozytywny wpływ na zdrowie ludzi, dobra materialne i komunalne. Oddziaływanie będzie miało charakter znaczący i długotrwały. Zamierzeniem jest uregulowanie cieków, a tym samym poprawienie zabezpieczenia przeciwpowodziowego Starego Miasta oraz dóbr materialnych i komunalnych zlokalizowanych w jego granicach.

Biorąc pod uwagę wyżej wymienione przedsięwzięcia zrealizowane oraz planowane do realizacji nie prognozuje się wystąpienia oddziaływania skumulowanego. Zamierzenie dotyczące cieków na Małej Wisłce wykazuje negatywne oddziaływania tylko na etapie realizacji. W przypadku mostów drogowych oraz mostu kolejowego występuje oddziaływanie w zakresie emisji hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza. Przedmiotowa inwestycja tylko w fazie realizacji oddziaływać będzie na stan powietrza oraz klimat akustyczny w sposób znaczący. W fazie funkcjonowania nie występuje emisja do powietrza, zaś maksymalny hałas na poziomie 84 dB będzie występować tylko przy stacji B. Podsumowując, nie prognozuje się wystąpienia znaczących skumulowanych oddziaływań w fazie eksploatacji, zaś w fazie realizacji oddziaływania będą miały charakter krótkotrwały, lokalny i odwracalny. W przypadku awifauny zagrożenie w postaci bariery oraz potencjalnej kolizyjności może wystąpić, jednak nie wpłynie istotnie na stan populacji poszczególnych gatunków.

Przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin pracujących maszyn i poruszających się pojazdów. Jednakże w związku z oddziaływaniem, które zaniknie z chwilą zakończenia eksploatacji, uznano ten fakt za nieznaczący. Planowane przedsięwzięcie będzie dostosowane do zmian klimatu. Etap realizacji oraz ewentualny etap likwidacji będzie prowadzony zgodnie z obowiązującymi przepisami przy użyciu sprawnego sprzętu i materiałów odpornych na warunki atmosferyczne. Elementy wchodzące w skład inwestycji zostaną wykonane z materiałów trwałych i odpornych na niespodziewane zjawiska pogodowe np. deszcz, śnieg, grad, silne wiatry, burze, upały. Inwestor dopuszcza także możliwość czasowego zamknięcia kolejki w przypadku wystąpienia zjawisk mogących stanowić zagrożenie dla zdrowia i życia pasażerów, zwiększyć ryzyko awarii lub katastrofy.

Ze względu na przedstawione w dokumentacji wyniki oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a także wykazany brak istotnej uciążliwości inwestycji, niepowodującej przekroczenia standardów środowiska, Inwestor nie przewiduje wystąpienia uzasadnionych konfliktów społecznych w związku z planowaną eksploatacją.

Kolejka gondolowa nie należy do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku występowania poważnej awarii przemysłowej.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz używanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w stosunku do projektowanego zamierzenia, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 88 ust. 1 ustawy o oś pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

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

## POUCZENIE

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 uouioś.

Niniejszą decyzję dołącza się do wniosku o wydanie jednej z decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 uouioś. **Wniosek ten powinien być złożony przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna.**



Od decyzji niniejszej służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Prezydenta Miasta Torunia w terminie 14 dni licząc od dnia jej doręczenia.

Z up. Prezydenta Miasta Torunia  
*Magdalena Pienik*  
Z-ca Dyrektora  
Wydziału Architektury i Budownictwa

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 uouioś, która stanowi integralną część niniejszej decyzji.

Otrzymują:

1. „ORBITA” Sp. z o.o., ul. Szosa Chełmińska 124 – Toruń
2. Pozostałe strony postępowania informowane obwieszczeniem
3. A/a 105/V/2011 (1)  
sprawę w Wydziale Architektury i Budownictwa UMT z siedzibą przy ul. Grudziądzkiej 126B prowadzi Aleksandra Góra-Wrzos (tel. 56 6118421)

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Szosa Bydgoska 1 – Toruń
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Toruniu, ul. Popieluszki 3 – Toruń
4. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, al. Jerozolimskie 136 – 03-305 Warszawa



**ZAŁĄCZNIK NR 1**

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr 6.2024 z dnia 20 lutego 2024 r. znak: WAiB.6220.11.32.2019 AGW

**CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa kolei gondolowej przecinającej Wisłę na wysokości dworca kolejowego Toruń Główny na lewym brzegu oraz na wysokości ulicy Wola Zamkowa i Świętego Jakuba na prawym brzegu rzeki.

Przedsięwzięcie planowane było do realizacji w wariantcie A. Wariant A1 i A2 to warianty alternatywne. W związku ze złożeniem oświadczenia przez wnioskodawcę ostatecznie do realizacji został wybrany wariant A2.

Celem projektu budowy kolejki linowej w Toruniu jest usprawnienie komunikacji między prawą i lewobrzeżną częścią miasta. Inicjatywa ta umożliwi mieszkańcom jak i przyjezdnym korzystanie z nowoczesnego, będącego jednocześnie nową atrakcją turystyczną, szybkiego połączenia ze strefy dworca kolejowego do centrum starego miasta.

W założeniach kolejki gondolowa ma stać się integralnym elementem systemu komunikacyjnego miasta Torunia. W planach jest jej włączenie do programu zintegrowanego systemu komunikacji miejskiej BiT-City. Istotne w tym aspekcie jest położenie stacji lewobrzeżnej (stacja B) w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego (Toruń Główny). Nie bez znaczenia jest też bliskie położenie węzła kolejowo-tramwajowego Toruń Miasto na prawym brzegu i okolicznych istniejących parkingów (np. Plac św. Katarzyny).

Podkreślić należy również, że inwestycja zakłada udostępnienie wygodnego środka transportu dla osób starszych i niepełnosprawnych, w tym osób na wózkach inwalidzkich. Dla osób niepełnosprawnych dotychczas nie występowały korzystne warunki dostępu do punktu widokowego z otwarcie na krajobraz Wisły. Przewidywaną konsekwencją realizacji analizowanego przedsięwzięcia będzie również ożywienie terenów między Małą Wisłą, a Wisłą w obszarze usług turystycznych i rekreacji m.in. poprzez skomunikowanie Campingu „TRAMP” z miastem.

**Parametry kolejki gondolowej ORBITA:**

- liczba stacji – 2 (stacja A na prawym brzegu Wisły, stacja B na lewym brzegu),
- powierzchnia stacji A: ok. 500 m<sup>2</sup>, wysokość 6 - 11 m, zabudowa kubaturowa ok. 2 800-5 500 m<sup>3</sup>,
- powierzchnia stacji B: ok. 1 200 m<sup>2</sup>, wysokość 10 - 12 m, zabudowa kubaturowa ok. 10 000 m<sup>3</sup>,
- liczba słupów: 3 podpory nośne i po 2 niskie podpory naprowadzające przy każdej stacji; planowana wysokość podpór nośnych w wariantcie realizacyjnym i alternatywnym; ostateczne parametry zostaną wskazane w dokumentacji projektowej:
  - I (II) ~ 12 - 20 m,
  - II (III) ~ 60 - 80 m,
  - III (III1) ~ 25 - 45 m,
- długość trasy w poziomie 1025 m (przy szerokości głównego koryta Wisły 370 m),
- długość trasy po stoku 1 037,00 m,
- liczba kabin od 16 do 23,
- pojemność kabin 10 osób (możliwość transportu rowerów, wózków),
- prześwit nad nurtem (szlakiem żeglownym) min. 10 m,
- przepustowość 500-1 500 os./h,
- czas przejazdu 5,14 min,
- ruch kolei: prawostronny,
- napęd + garaż: stacja B,
- napinanie: stacja A,
- stacja zwrotna: stacja A,
- średnica liny – 48 mm,
- długość pętli liny – 2 140,89 m,
- max. nachylenie liny – 40,25 %,
- koło napędowe: 6,35 m,



- koło zwrotne: 6,35 m,
- rozstaw toków na trasie: 6,40,
- moc – praca ustalona: 230 kW,
- moc dla rozruchu: 353 kW, - 015 m/s<sup>2</sup>,
- moc dla hamowania: 327 kW, - 0,60 m/s<sup>2</sup>.

Stała infrastruktura naziemna kolejki obejmuje:

- 2 stacje (A na prawym brzegu rzeki, B na lewym brzegu),
- wieże i podpory (7 szt.).

Zaplanowane przedsięwzięcie zakłada budowę i funkcjonowanie 2 stacji kolejki (Stacja A na prawym brzegu rzeki, Stacja B na lewym brzegu rzeki). Stacje umieszczone będą w budynkach wielkości ok. 20 m x 25 m, których ostateczna architektura zostanie uzgodniona na kolejnych etapach przygotowania przedsięwzięcia.

W obrębie budynków umieszczone będzie:

- sterownie systemu napędowego oraz system kas biletowych wsiadania i wysiadania,
- maszynownia, garaż (tylko na stacji B).

Budynki wyposażone będą w instalację elektryczną i ogrzewanie elektryczne, instalację wodną i kanalizacyjną. Instalacje wewnętrzne będą spełniać wymogi przepisów i norm branżowych.

Zaplanowane przedsięwzięcie zakłada instalację łącznie 7 podpór: 3 podpory nośne i 4 niskie podpory naprowadzające przy stacjach (po 2 przy każdej ze stacji).

Podstawy podpór kolejki wymagają relatywnie niewielkich powierzchni gruntu. Dla przedmiotowej inwestycji nie zostały jeszcze wykonane badania geotechniczne i ostateczne szczegóły techniczne wykonania fundamentów nie mogą zostać ustalone na obecnym etapie. Standardowo jednak dla podpór cylindrycznych głębokość fundamentu wynosi ok. 2 m, dolny blok będzie miał wymiar ok. 5 m x 5 m, „górny” blok ok. 2 m x 2 m, nad powierzchnię gruntu powinien „wystawać” ok. 30 cm. Dla fundamentów podpory kratowej przyjąć można, że będzie składała się z 4 elementów o głębokości ok. 2 m i wymiarach 5 m x 5 m. Podane wymiary odnoszą się to przeciętnych warunków gruntowych i w przypadku bardziej złożonej sytuacji geologicznej mogą ulec modyfikacji.

Średnica podstawy podpór cylindrycznych wynosi ok. 1,8 m. Wysokości podpór rurowych są dostosowane do profilu trasy i wyszczególnione w zestawieniach tabelarycznych. Podstawowy kolor podpory typowy dla konstrukcji ocynkowanej, tj. szaro-popielaty.

Standardowa podstawa podpory kratowej o wysokości planowanej do zastosowania w Toruniu to kwadrat o wymiarach ok. 12 m x 12 m. Szczytowy odcinek podpory to część rurowa/walcowa.

Inwestor rozpatrywał następujące warianty przedsięwzięcia:

Wariant A – pierwotnie przyjęty do realizacji:

Trasa Toruńskiej Kolejki Gondolowej połączy dwa brzegi rzeki, starówkę, gdzie przy ulicy Św. Jakuba znajdować się będzie stacja A (dz. nr 60/3, 60/2 z obrębem 17) z podporą I (dz. nr 61/1 z obrębem 17), przed ulicą Bulwar Filadelfijski oraz okolice dworca kolejowego Toruń Główny, gdzie będzie usytuowana stacja B (dz. 78/1, 78/2, 75/1 z obrębem 65) oraz podpora III (dz. nr 50/5 z obrębem 65). Na lewym brzegu Wisły zlokalizowana będzie również podpora II (dz. nr 40/4 z obrębem 65), na skraju rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa, w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły. Stacja A, B oraz podpora I i III będą zlokalizowane poza formami ochrony przyrody.

Część stałej infrastruktury przewidzianej do realizacji na lewym brzegu Wisły zlokalizowana będzie w graniach rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa (podpora II). Nad terenem rezerwatu będą przebiegać liny kolejki, po których przemieszczać się będą wagoniki. Z kolei stacja B oraz podpora III znajdować się będą w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych poza obszarem Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły.

Realizacja przedsięwzięcia w tym wariantcie, mimo zlokalizowania podpory II w rezerwacie przyrody, nie będzie wymagała wycinki dębu znacznych rozmiarów. Transport elementów konstrukcji podpory odbędzie się po działkach poza obszarem rezerwatu. Wycinka drzew zostanie zrealizowana w miejscu stacji B, podpory III oraz w okolicy stacji A.

Wariant zakłada lokalizację infrastruktury (stacje, podpora I) w dobrych warunkach geologiczno-inżynierskich. Wariant Inwestora omija zwartą zabudowę toruńskiej Starówki, która jest wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Obiekty wpisane na listę UNESCO są objęte szczególną ochroną.

Wariant A1 – alternatywny:

Wariant alternatywny jest wariantem lokalizacyjnym. Zakłada realizację przedsięwzięcia z wykorzystaniem takiej samej technologii, jak w wariantcie inwestorskim, ale z innym rozmieszczeniem części infrastruktury stałej na prawym brzegu Wisły (stacji A oraz podpory I).



W wariantcie alternatywnym stacja A zlokalizowana będzie na dz. nr 191, 192 z obrębu 17, podpora I na dz. nr 193/4 z obrębu 18. Stacja A znajdzie się poza granicami obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły. Natomiast część dz. nr 193/4 z obrębu 18 znajduje się przy granicy, na skraju ww. obszaru. Podobnie, jak w wariantcie inwestorskim, podpora II znajdzie się w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 oraz na skraju, ale w granicach rezerwatu przyrody – dz. nr 40/4 z obrębu 65. Stacja B oraz podpora III będą zlokalizowane poza formami ochrony przyrody. Wycinka drzew zostanie zrealizowana w miejscu stacji B oraz podpory III.

Wariant alternatywny zakłada lokalizację stacji A oraz podpory I w trudniejszych warunkach geologiczno-inżynierskich niż w wariantcie realizacyjnym.

Stacja B oraz podpora III znajdować się będą w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych poza obszarem Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły, w tej samej lokalizacji, co w wariantcie inwestorskim.

W omawianym wariantcie, jak w wariantcie realizacyjnym w granicach rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa będzie znajdowała się infrastruktura trwale związana z gruntem – podpora II. Nad rezerwatem będą przebiegać liny kolejki, po których przemieszczać się będą wagoniki.

Wariant alternatywny również omija zwartą zabudowę toruńskiej Starówki.

Wariant A2 – alternatywny:

Trasa przebiegu Toruńskiej Kolejki Gondolowej połączy dwa brzegi rzeki, starówkę, gdzie przy ulicy św. Jakuba znajdować się będzie stacja A (dz. nr 60/3, 60/2 z obrębu 17), z podporą I (dz. nr 61/1 z obrębu 17), przed ulicą Bulwar Filadelfijski oraz okolice dworca kolejowego Toruń Główny, gdzie będzie usytuowana stacja B (dz. nr 78/1, 78/2, 75/1 z obrębu 65) oraz podpora III (dz. nr 50/5 z obrębu 65). Na lewym brzegu Wisły zlokalizowana będzie również podpora II (dz. nr 38/2 z obrębu 65) poza obszarem rezerwatu, ale w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły. Stacja A, B oraz podpora I i III będą zlokalizowane poza formami ochrony przyrody.

Wszystkie elementy stałej infrastruktury przewidzianej do realizacji na lewym brzegu Wisły zlokalizowane będą poza granicą rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa (również podpora II). Nad terenem rezerwatu będą przebiegać liny kolejki, przeznaczone do przemieszczania wagoników.

Z kolei stacja B oraz podpora III, znajdować się będą w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych poza obszarem Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły.

Realizacja przedsięwzięcia w wariantcie alternatywnym, pomimo zlokalizowania podpory II poza rezerwatem przyrody, będzie wymagała wycinki dębu o wymiarach pomnikowych.

Transport elementów konstrukcji podpory odbędzie się po sąsiednich działkach, poza obszarem rezerwatu.

Wycinka drzew zostanie zrealizowana w miejscu stacji B, podpory III oraz w okolicy stacji A. Wariant zakłada lokalizację infrastruktury (stacje, podpora I) w dobrych warunkach geologiczno-inżynierskich. Omija on zwartą zabudowę toruńskiej Starówki.

W każdym z ww. wariantów przedsięwzięcie będzie miało wpływ na wartości krajobrazowe Doliny Dolnej Wisły na wysokości Torunia.

Również w każdym z ww. warunków w celu zmniejszenia negatywnych skutków wpływu zamierzenia na środowisko (zarówno w trakcie budowy, eksploatacji i ewentualnej likwidacji) zostaną zabezpieczone poszczególne elementy środowiska przyrodniczego m.in.: środowisko wodno-gruntowe, przyrodnicze (fauna i flora).

Ostatecznie na etapie uzgadniania przedsięwzięcia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy Inwestor wybrał do realizacji wariant A2, jako ten, który nie będzie naruszać rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa (usytuowanie podpory 2 poza rezerwatem), jedynie linia kolei przebiegać będzie nad rezerwatem. Jednocześnie w uzupełnieniu z dnia 28 lipca 2023 r. Inwestor poinformował, że w wariantcie A2 dokona zmian technologicznych w obrębie konstrukcji podpory II, w taki sposób, że nie będzie konieczności wycinki dębu o rozmiarach pomnikowych.

Z up. Prezydenta Miasta Torunia  
*Magdalena Picznik*  
Z-ca Dyrektora  
Wydziału Infrastruktury i Budownictwa



