

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Raport oddziaływania "Budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku Węzeł Stryzek – Węzeł Białe Błota" na środowisko sporządzono na etapie składania wniosku o ustalenie lokalizacji drogi na podstawie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. 2003 r. nr 80, poz. 721). Celem niniejszego Raportu... jest przede wszystkim przedstawienie projektowanego przedsięwzięcia oraz jego weryfikacja z wymogami i normami prawnymi obowiązującymi w dziedzinie ochrony środowiska.

Rejon lokalizacji budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 położony jest w obrębie środkowej części województwa kujawsko-pomorskiego, na południe od granic miasta Bydgoszcz. Praktycznie cała inwestycja położona jest w granicach gminy Białe Błota, tylko niewielkie odcinki położone są w granicach gminy Nowa Wieś Wielka. Pod względem fizycznogeograficznym projektowane odcinki dróg S-5 i S-10 położone są w obrębie mezoregionu Kotliny Toruńska. Jest to rozległa wklęsła forma związana z działalnością wód z topniejącego lądolodu odptywających w kierunku zachodnim. Stan środowiska przyrodniczego i zakres oddziaływania źródeł antropizacji w rejonie obszaru projektowanej drogi ekspresowej wraz z węzłami drogowymi zdeterminowany jest aktualnym ruchem pojazdów samochodowych wzdłuż istniejącej dróg krajowych.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia - budowa drogi ekspresowej - wyróżnić można dwie podstawowe fazy: realizacji i eksploatacji. Faza likwidacji choć realna w przypadku drogi ekspresowej, szczególnie istotnej dla funkcjonowania i rozwoju regionu bydgoskiego oraz krajowego tranzytu drogowego, jest daleko odsunięta w czasie i mało prawdopodobna.

Zakres oddziaływania na środowisko dotyczący projektowanego przedsięwzięcia przy prognozowanym natężeniu ruchu pojazdów w 2020 r. przedstawiony został w rozdz. 4. Do najistotniejszych negatywnych oddziaływań, związanych z realizacją i funkcjonowaniem obwodnicy drogi krajowej, z punktu widzenia stanu środowiska i ekologicznych warunków życia ludzi zaliczono:

– **wpływ na stan powietrza atmosferycznego;**

Przy maksymalnym natężeniu ruchu, ponadnormatywna emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych obejmie dwa 40 metrowe pasy terenu wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej. Substancjami wyznaczającymi zasięg uciążliwości trasy są związki tlenu azotu. Jednocześnie w związku ze znacznym udziałem przebiegu projektowanej trasy w obrębie terenów leśnych na tym etapie nie zachodzi potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

– **wpływ na warunki akustyczne;**

Prognozowany ruch pojazdów na 2020 r. przy aktualnej wiedzy o przyszłym poziomie akustyczności pojazdów samochodowych powodować będzie przekroczenia dopuszczalnych norm, zarówno w porze dnia i w porze nocy. Jednak w związku ze znaczącym położeniem projektowanej trasy w obrębie

terenów leśnych nie zachodzi potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, zaś przeprowadzenie studium uciążliwości akustycznych na etapie projektu budowlanego pozwoli wprowadzić korekty w projekcie drogi bądź umożliwi lokalizację rozwiązań technicznych minimalizujących prognozowane uciążliwości.

– **wpływ na dobra kultury**

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje negatywnego oddziaływania na dobra kultury w obrębie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania. Wynika to z faktu, iż zakres potencjalnych uciążliwości na występujące tu obiekty oraz tereny objęte ochroną na podstawie przepisów o ochronie dóbr kultury nie będzie powodować znaczących negatywnych, oddziaływań.

– **zagrożenie sytuacjami awaryjnymi i nadzwyczajnymi zagrożeniami środowiska;**

Transport materiałów niebezpiecznych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej można zakwalifikować do sytuacji stwarzających potencjalnie nadzwyczajne zagrożenia środowiska. Jego skala jest trudna do rozpoznania i wiąże się przede wszystkim z transportem paliw do odbiorców, stacji paliw oraz transportem tranzytowym o nieokreślonej wielkości i skali. Realizacja projektowanego przedsięwzięcia, spowoduje poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów, co w istotny sposób zminimalizuje możliwość potencjalnych sytuacji awaryjnych i związanych z tym nadzwyczajnych zagrożeń środowiska.

Obszar opracowania położony jest w obrębie wstępnie wydzielonego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 138, którego zasoby powinny być w szczególności sposób chronione. Proponowane w koncepcji budowy drogi ekspresowej zasady ochrony wód - zbieranie wód opadowych, ich oczyszczanie i odprowadzanie do zbiorników chłonnych - w pełni zabezpieczą zasoby wód podziemnych.

Biorąc pod uwagę dane przedstawione w koncepcji projektowanego przedsięwzięcia oraz aktualne wyposażenie w infrastrukturę i stan środowiska otoczenia obszaru drogi należy stwierdzić, że nie wystąpią zagrożenia pogarszające stan środowiska Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wydmy Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej”, w obrębie którego i w sąsiedztwie, którego realizowana będzie przedmiotowa inwestycja.

W celu zminimalizowania zidentyfikowanych w trakcie prac nad Raportem o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko potencjalnych uciążliwości środowiskowych proponuje się podjęcie działań projektowo-organizacyjnych, w podziale na poszczególne rodzaje oddziaływań i etapy inwestycji (realizacji, eksploatacji i likwidacji), które szczegółowo przedstawiono w rozdz. 5.

W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że budowa drogi ekspresowej nie spowoduje naruszenia interesu osób trzecich oraz oddziaływania transgranicznego, na tym etapie nie zachodzi też potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

6. SYNTEZA - WNIOSKI, W TYM DO WNIOSKU O USTALENIE LOKALIZACJI DROGI

WOJEWODA
Kujawsko-Pomorski

1. *Raport oddziaływania "Budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku Węzeł Stryżek-Węzeł Białe Błota" na środowisko* sporządzono na etapie składania wniosku o ustalenie lokalizacji drogi na podstawie *Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych* (Dz. U. 2003 r. nr 80, poz. 721).
2. Celem niniejszego *Raportu o oddziaływaniu ...* jest przedstawienie projektowanego przedsięwzięcia oraz jego weryfikacja z wymogami i normami prawnymi obowiązującymi w dziedzinie ochrony środowiska. Raport sporządzono na podstawie koncepcji „*Budowa drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku Węzeł Stryżek-Węzeł Białe Błota*” autorstwa pracowni projektowej EUROPROJEKT POLSKA, sp. z o. o., sierpień 2003 r.
3. Rejon lokalizacji budowy odcinka drogi ekspresowej S-5 i S-10 położony jest w obrębie środkowej części województwa kujawsko-pomorskiego, na południe od miasta Bydgoszcz. Praktycznie cała inwestycja położona jest w granicach gminy Białe Błota, tylko niewielkie odcinek położony jest w granicach gminy Nowa Wieś Wielka.
4. Pod względem fizycznogeograficznym odcinki dróg S-5 i S-10 położone są w obrębie równoleżnikowego regionu wydzielonego pomiędzy Pojezierzami Południowobałtyckimi a Pojezierzami Wielkopolskimi - Pradolinie Toruńsko-Eberswadzkiej, w jej części o randze mezoregionu Kotlinie Toruńskiej. Jest to rozległa jednostka związana genetycznie z działalnością wód fluwioglacjalnych odpływających w kierunku zachodnim i procesów deglacjacyjnych.
5. Stan środowiska przyrodniczego i zakres obecnego oddziaływania źródeł antropizacji w rejonie obszaru projektowanej drogi ekspresowej wraz z węzłami drogowymi zdeterminowany jest aktualnym ruchem pojazdów samochodowych wzdłuż istniejących dróg krajowych nr 10 i nr 25.
6. Na potrzeby koncepcji budowy drogi ekspresowej, jak i na potrzeby niniejszego *Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko*, przyjęto prognozowane na rok 2020 wartości średniodobowego natężenia pojazdów umownych obliczone na podstawie pomiarów ruchu wykonanych w 2000 r.
7. W przypadku analizowanego przedsięwzięcia - budowa drogi ekspresowej - wyróżnić można dwie podstawowe fazy: realizacji i eksploatacji. Faza likwidacji choć realna, w przypadku drogi ekspresowej, szczególnie istotnej dla funkcjonowania i rozwoju regionu bydgoskiego oraz krajowego tranzytu drogowego, jest daleko odsunięta w czasie i mało prawdopodobna.
8. Zakres oddziaływania na środowisko dotyczący projektowanego przedsięwzięcia przy prognozowanym natężeniu ruchu pojazdów w 2020 r. przedstawiony został w rozdz. 4. Do najistotniejszych negatywnych oddziaływań, związanych z realizacją i funkcjonowaniem obwodnicy drogi krajowej, z punktu widzenia stanu środowiska i ekologicznych warunków życia ludzi zaliczono:

WOJEWODA
Kujawsko-Pomorski

– **wpływ na stan powietrza atmosferycznego;**

Przy maksymalnym natężeniu ruchu, ponadnormatywna emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych obejmie dwa pasy terenu wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej. Substancjami wyznaczającymi zasięgi uciążliwości trasy są związki tlenu azotu, w pasach ok. 40 metrów od drogi. Jednocześnie w związku ze znacznym udziałem przebiegu projektowanej trasy w obrębie terenów leśnych na tym etapie nie zachodzi potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

– **wpływ na warunki akustyczne;**

Prognozowany ruch pojazdów na 2020 r. przy aktualnej wiedzy o przyszłym poziomie akustyczności pojazdów samochodowych powodować będzie przekroczenia dopuszczalnych norm, zarówno w porze dnia i w porze nocy. Jednak w związku ze znaczącym położeniem projektowanej trasy w obrębie terenów leśnych nie zachodzi potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, zaś przeprowadzenie studium uciążliwości akustycznych na etapie projektu budowlanego pozwoli wprowadzić korekty w projekcie drogi bądź umożliwi lokalizację rozwiązań technicznych minimalizujących prognozowane uciążliwości.

– **wpływ na dobra kultury**

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje negatywnego oddziaływania na dobra kultury w obrębie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania. Wynika to z faktu, iż zakres potencjalnych uciążliwości na występujące tu obiekty oraz tereny objęte ochroną na podstawie przepisów o ochronie dóbr kultury nie będzie powodować znaczących oddziaływań.

– **zagrożenie sytuacjami awaryjnymi i nadzwyczajnymi zagrożeniami środowiska;**

Transport materiałów niebezpiecznych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej można zakwalifikować do sytuacji stwarzających potencjalnie nadzwyczajne zagrożenia środowiska. Jego skala jest trudna do rozpoznania i wiąże się przede wszystkim z transportem paliw do odbiorców, stacji paliw oraz transportem tranzytowym o nieokreślonej wielkości i skali. Realizacja projektowanego przedsięwzięcia, spowoduje poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów, co w istotny sposób zminimalizuje możliwość potencjalnych sytuacji awaryjnych i związanych z tym nadzwyczajnych zagrożeń środowiska.

9. Obszar opracowania położony jest w obrębie wstępnie wydzielonego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 138, którego zasoby powinny być w szczególności sposobem chronione (wymagany wysoki stopień ochrony zbiorników). Proponowane zasady ochrony wód - zbieranie wód opadowych, ich oczyszczanie i odprowadzanie do zbiorników retencyjno-odparowujących - w pełni zabezpieczy zasoby wód podziemnych.

10. Biorąc pod uwagę dane przedstawione w koncepcji projektowanego przedsięwzięcia oraz aktualne wyposażenie w infrastrukturę i stan środowiska otoczenia obszaru drogi należy stwierdzić, że zarówno na etapie realizacji, funkcjonowania i likwidacji przedmiotowej inwestycji nie wystąpią zagrożenia pogarszające stan

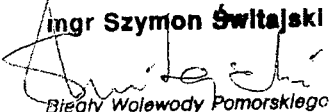
Raport o oddziaływaniu „Budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku Węzeł Stryzek-Węzeł Białe Błota” na środowisko wymagany do wniosku o ustalenie lokalizacji drogi

środowiska Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wydmy Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej”, w obrębie którego i w bezpośrednim sąsiedztwie realizowana będzie przedmiotowa inwestycja.

WOJEWODA
Kujawsko-Pomorski

11. W celu zminimalizowania zidentyfikowanych w trakcie prac nad *Raportem o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko* potencjalnych uciążliwości środowiskowych proponuje się podjęcie działań projektowo-organizacyjnych, w podziale na poszczególne rodzaje oddziaływań i etapy inwestycji (realizacji, eksploatacji i likwidacji), które szczegółowo przedstawiono w rozdz. 5.
12. W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że budowa drogi ekspresowej nie spowoduje naruszenia interesu osób trzecich oraz oddziaływania transgranicznego.
13. Dla projektowanej *„Budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku Bydgoszcz-Węzeł Stryzek ...”*, na podstawie analizy zakresu oddziaływania komunikacji na stan środowiska na etapie wniosku o ustalenie lokalizacji drogi, nie zachodzi potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Sopot, 28 sierpnia 2003 r.

Ingr Szymon Świtajski

Biegły Wojewody Pomorskiego
do sporządzania ocen oddziaływania
na środowisko (świadectwo nr 088).

PRACOWNIA OCHRONY ŚRODOWISKA
„PROJEKT 2000”
51-786 SOPOT, ul. Fiszera 15/1A
tel./fax 058 551-01-98, Regon 182120956

7. SYNTEZA - WNIOSKI, W TYM DO WNIOSKU O USTALENIE LOKALIZACJI DROGI

1. *Raport o oddziaływaniu "Budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 - Węzeł Stryżek ..."* na środowisko sporządzono na etapie wniosku o wydanie pozwolenia na budowę drogi na podstawie *Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych* (Dz. U. 2003 r. nr 80, poz. 721).
2. Celem niniejszego *Raportu o oddziaływaniu ...* jest przedstawienie projektowanego przedsięwzięcia oraz jego weryfikacja z wymogami i normami prawnymi obowiązującymi w dziedzinie ochrony środowiska. Raport sporządzono na podstawie projektu budowlanego „*Budowa drogi ekspresowej S-5 i S-10 – Węzeł Stryżek*” autorstwa pracowni projektowej EUROPROJEKT Gdańsk, sp. z o. o., grudzień 2004 r.
3. Rejon lokalizacji budowy Węzła Stryżek w ciągach dróg ekspresowych S-5 i S-10 położony jest w obrębie środkowej części województwa kujawsko-pomorskiego, na południe od miasta Bydgoszcz. Praktycznie cała inwestycja położona jest w granicach gminy Białe Błota, tylko niewielki odcinek położony jest w granicach gminy Nowa Wieś.
4. Pod względem fizycznogeograficznym rejon lokalizacji Węzła Stryżek położony jest w obrębie równoleżnikowego regionu wydzielonego pomiędzy Pojezierzami Południowobałtyckimi a Pojezierzami Wielkopolskimi - Pradolinie Toruńsko-Eberswaldzkiej, w jej części o randze mezoregionu Kotlinie Toruńskiej. Jest to rozległa jednostka związana genetycznie z działalnością wód fluwioglacjalnych odpływających w kierunku zachodnim i procesów deglacacyjnych.
5. Stan środowiska przyrodniczego i zakres oddziaływania źródeł antropizacji w rejonie obszaru projektowanej drogi ekspresowej wraz z węzłem drogowym zdeterminowany jest aktualnym ruchem pojazdów samochodowych wzdłuż istniejących dróg krajowych.
6. Ocenę efektywności środków zapobiegających, redukujących i kompensujących oddziaływania na elementy środowiska zastosowanych w projekcie budowlanym zawarto w rozdziale 5. W ogólnej ocenie zastosowane w projekcie budowlanym rozwiązania infrastruktury ochrony środowiska w pełni zminimalizują bądź ograniczą potencjalne uciążliwości środowiskowe związane z funkcjonowaniem zbudowanego Węzła Stryżek. Projekt budowlany przedkłada szczególną wagę do zagadnień w zakresie ochrony środowiska przed hałasem oraz zanieczyszczeniami wód powierzchniowych i podziemnych.
7. W związku z przedstawionymi w *Raporcie ...* zakresie i sposobie oddziaływania na środowisko oraz z projektowanymi środkami i zasadami ochrony środowiska należy na etapie prac budowlanych oraz na etapie funkcjonowania uwzględnić następujące wnioski i zalecenia:

- **w zakresie ochrony przed hałasem**

- Projektowane ekrany akustyczne powinny charakteryzować się następującymi parametrami:
 - ekran I: chroniący działkę nr 972/2, o wysokości $H=5.0$ m (plus wysokość belki podwalinowej), ekran częściowo pochłaniająco-odbijający, składający się z kaset akustycznych KA-01 o wysokości 2 m (część pochłaniająca ekranu), powyżej wypełnienie ekranu do wysokości 5 m płytami plexiglasu o wysokości 3 m i grubości 20 mm (część odbijająca ekranu) oraz odbijający (przeźroczysty) o wysokości 5 m z płyt plexiglasu o grubości 20 mm;
 - ekran II: chroniący działkę nr 232/12, o wysokości $H=4.0$ m (plus wysokość belki podwalinowej), ekran pochłaniająco-odbijający, składający się z kaset akustycznych KA-01 o wysokości 2 m (część pochłaniająca ekranu), powyżej wypełnienie ekranu do wysokości 4 m płytami plexiglasu o wysokości 2 m i grubości 20 mm (część odbijająca ekranu).

- **w zakresie ochrony środowiska wodnego**

W celu zapewnienia skuteczności systemu zbierania i oczyszczania wód opadowych z terenu drogi konieczne jest stosowanie następujących zaleceń:

- utrzymywać rowy przydrożne, przepusty, kolektory i ich wyloty w stanie zapewniającym ich drożność i estetyczny wygląd;
- osadniki i separatory utrzymywać i eksploatować zgodnie z zaleceniami i instrukcjami producenta tych urządzeń. Po wykonaniu urządzeń oczyszczających, w okresie pierwszego roku zalecany jest ich przegląd co trzy miesiące. W czasie dalszej eksploatacji niezbędnym czynnikiem uzyskania efektywnego stopnia oczyszczenia ścieków opadowych jest systematyczne opróżnianie wszystkich urządzeń oczyszczających co najmniej dwa razy do roku (w okresie jesiennym i zimowym) oraz doraźnie, w zależności od wielkości opadów atmosferycznych. Efektywna realizacja ochrony środowiska wymagać będzie prowadzenia okresowych analiz jakości wód na wylotach do odbiornika;
- częstotliwość opróżniania separatorów, osadników i wszystkich studzienek kanalizacyjnych zostanie ustalona na etapie eksploatacji. Administrator obiektu zobowiązany jest do zawarcia umowy na eksploatację urządzeń oczyszczających wraz z zagospodarowaniem odpadów. Miejsce wywozu zanieczyszczeń winno być uzgodnione z odpowiednimi władzami.

- **w zakresie ochrony i kształtowania na szaty roślinnej**

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia w celu wzmocnienia zieleni przydrożnej, a zwłaszcza jej funkcji ekologiczno-krajobrazowej wprowadzone będą liczne drzewa. Nasadzenia należy wykonać zgodnie z „Projektem zieleni”. W celu ich utrzymania i trwałości nasadzeń zaleca się stosowanie następujących zasad. Szczególnie istotne jest aby:

- drzewa w czasie budowy powinny być przedmiotem szczególnej uwagi wykonawcy, w zasięgu korony drzew roboty należy wykonywać ostrożnie, nie należy ucinać grubszych korzeni, nie należy zasypywać pni drzew ani składować materiału budowlanego w obrysie korony,
 - zastosować materiał zdrowy, rośliny powinny mieć dobrze ukształtowaną, zwartą, nie przesuszoną bryłą korzeniową, powinny mieć odpowiednią dla gatunku lub odmiany barwę bez przebarwień, powinny być wolne od wszelkich objawów chorobowych i śladów żerowania szkodników,
 - zastosować materiał dorodny z dobrze wyprowadzonym pniem i uformowaną koroną oraz dobrze wyrosniętymi krzewami, należy zastosować drzewa w wieku min. 12-15 lat, oraz krzewy 4-6 letnie,
 - nie należy stosować zamienników projektowanych gatunków i odmian roślin, rośliny powinny być odpowiednio oznaczone i opisane nazwą polską i łacińską,
 - gleba przed sadzeniem powinna być starannie przygotowana, przekopana, odchwaszczona, wolna od kamienia, gruzu i szkła itp. oraz wzbogacona o nawozy mineralne,
 - doły pod wszystkie sadzonki należy napęłnić i 1/3 głębokości ziemią żyzną,
 - rośliny należy sadzić bezpośrednio po przywiezieniu na miejsce na taką głębokość, na jakiej rosły w szkółce, wokół posadzonych sadzonek należy uformować niewielkie zagłębienia i obficie podlać, intensywne podlewanie należy powtórzyć 2-3 krotnie co kilka dni,
 - po upływie tygodnia powierzchnie wokół sadzonek wyściółkować torfem lub przekompostowaną korą grubości min 5 cm, co ograniczy parowanie wody i zahamuje rozwój chwastów, a jednocześnie podniesie estetykę założenia,
 - grubość żyznej gleby pod nawierzchnią trawnika powinna wynosić min 15 cm,
 - powierzchnię przeznaczoną pod trawniki należy starannie wyrównać, zasilić odpowiednim nawozem mineralnym, zmieszanym z górną warstwą gleby, zwałować, podlać i opisać mieszanką traw,
 - osadzone drzewka i większe krzewy należy zabezpieczyć czterema palikami, standardowo używanych zabezpieczeń drzew,
 - dopilnować aby wykonawca zobowiązany został do pieczołowitej pielęgnacji z uzupełnieniem roślin w pierwszych trzech latach po założeniu terenów zielonych.
8. W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia oraz jego lokalizacją nie przewiduje się zmiany charakteru oddziaływania na istniejące w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu dobra kultury. Wynika to również z faktu, iż w sąsiedztwie oraz w bezpośrednim zasięgu prognozowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - nie występują obiekty oraz tereny objęte ochroną na podstawie przepisów o ochronie dóbr kultury, w tym przede wszystkim w rozumieniu o ochronie dóbr kultury, w tym przede wszystkim w rozumieniu *Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568).

9. Zgodnie z wymogami Wojewódzkiego Urząd Ochrony Zabytków w Toruniu, Delegatura w Bydgoszczy w trakcie prac ziemnych wymagane jest sprawowanie przez WOSOZ nadzoru archeologicznego nad całością prac ziemnych na etapie realizacji przedsięwzięcia.
10. Obszar opracowania położony jest w obrębie wstępnie wydzielonego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 138, którego zasoby powinny być w szczególności chronione (wymagany wysoki stopień ochrony zbiorników). Proponowane zasady ochrony wód - zbieranie wód opadowych, ich oczyszczanie i odprowadzanie do zbiorników infiltracyjnych - w pełni zabezpieczy zasoby wód podziemnych.
11. Biorąc pod uwagę dane przedstawione w projekcie budowlanym projektowanego przedsięwzięcia oraz aktualne wyposażenie w infrastrukturę i stan środowiska otoczenia obszaru projektowanego Węzła Stryzek należy stwierdzić, że zarówno na etapie realizacji i funkcjonowania przedmiotowej inwestycji nie wystąpią zagrożenia pogarszające stan środowiska Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wydmy Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej”, w obrębie którego realizowana będzie przedmiotowa inwestycja.
12. W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że budowa drogi ekspresowej nie spowoduje naruszenia interesu osób trzecich oraz oddziaływania transgranicznego.
13. Po zakończeniu procesu budowlanego, po oddaniu do użytkowania drogi ekspresowej w stosunku do funkcjonującej drogi należy prowadzić monitoring na zasadach określonych przez Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska oraz terminów i sposobów ich prezentacji (Dz. U. 03.18.164 z dnia 6 lutego 2003 r.).
14. Dla projektowanej „Budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku Bydgoszcz-Węzeł Stryzek ...”, na podstawie analizy zakresu oddziaływania komunikacji na stan środowiska na etapie oceny projektu budowlanego, można stwierdzić, że nie zachodzić będzie potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Fakt ten powinien zostać potwierdzony poprzez wyniki sporządzonej po zakończeniu prac budowlanych i oddaniu do funkcjonowania odcinka drogi krajowej - **Analizy porealizacyjnej**.
15. Konieczność porównania ustaleń zawartych w *Raporcie* z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko poprzez sporządzenie analizy porealizacyjnej powinien dotyczyć przede wszystkim oceny skuteczności funkcjonowania:
 - technicznych rozwiązań akustycznych (ekrany akustyczne);
 - urządzeń zbierających i oczyszczających wody opadowe z drogi;
 - zachowania stanu drzew i realizacji nowych nasadzeń przydrożnych.

16. W wyniku sporządzenia niniejszego Raportu przedkłada się wniosek - zalecenie znacznie wykraczające poza poddany analizie projekt budowlany. Zalecenie to należy wypełnić na etapie odrębnych postępowań związanych z remontami i przebudowami drogi krajowej nr 25: po oddaniu inwestycji (Węzeł Stryżek) do eksploatacji należy wykonać pomiary poziomu emisji hałasu drogowego w środowisku istniejącej zabudowy mieszkaniowej, usytuowanej przy drodze w kierunku Inowrocławia (nr 25), poza granicą inwestycji. Pomiary należy przeprowadzić zarówno w porze dnia jak i nocy, zgodnie z metodyką określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 35, poz. 308) oraz uwagami i zaleceniami zawartymi w opracowaniu *Zasady prowadzenia przed- i proinwestycyjnego monitoringu hałasu dla tras szybkiego ruchu* (IOŚ Biblioteka monitoringu środowiska, Warszawa 1999). Pomiary należy przeprowadzić jednocześnie na wysokości 1.5 m n.p.t. oraz w świetle okien na elewacji budynków mieszkalnych, w co najmniej dwóch przekrojach. W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości normatywnej hałasu drogowego należy uwzględnić budowę ekranów akustycznych przy realizacji inwestycji związanej z modernizacją drogi krajowej nr 25 na południe od km 50+804.
17. W zakresie projektowanego monitoringu drogi na etapie projektu budowlanego nie proponuje się rozwiązań wykraczających poza obowiązki użytkowników drogi i zarządzającego określone w przepisach szczegółowych. Na szczególną uwagę należy zwrócić w przypadku oddziaływania na warunki akustyczne w trakcie funkcjonowania drogi.

Sopot, 8 lutego 2005 r.

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Raport oddziaływania "Budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 - Węzeł Stryżek ..." na środowisko sporządzono na etapie składania wniosku o wydanie decyzji pozwolenie na budowę drogi na podstawie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. 2003 r. nr 80, poz. 721). Celem niniejszego Raportu... jest przede wszystkim przedstawienie projektowanego przedsięwzięcia oraz jego weryfikacja z wymogami i normami prawnymi obowiązującymi w dziedzinie ochrony środowiska.

Rejon lokalizacji budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 położony jest w obrębie środkowej części województwa kujawsko-pomorskiego, na południe od miasta Bydgoszcz. Praktycznie cała inwestycja położona jest w granicach gminy Białe Błota, tylko niewielkie odcinki położony jest w granicach gminy Nowa Wieś. Pod względem fizycznogeograficznym odcinki dróg S-5 i S-10 położone są w obrębie mezoregionu Kotliny Toruńska. Jest to rozległa wklęsła forma związana z działalnością wód z topniejącego lądolodu odpływających w kierunku zachodnim. Stan środowiska przyrodniczego i zakres oddziaływania źródeł antropizacji w rejonie obszaru projektowanej drogi ekspresowej wraz z węzłami drogowymi zdefiniowany jest aktualnym ruchem pojazdów samochodowych wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 25.

Biorąc pod uwagę dane przedstawione w koncepcji projektowanego przedsięwzięcia oraz aktualne wyposażenie w infrastrukturę i stan środowiska otoczenia obszaru drogi należy stwierdzić, że nie wystąpią zagrożenia pogarszające stan środowiska Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wydmy Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej”, w obrębie którego realizowana będzie przedmiotowa inwestycja.

W niniejszym Raporcie ... przedstawiono wnioski i zalecenia dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z punktu widzenia ochrony środowiska. Dotyczą one przede wszystkim zagadnień ochrony przed hałasem, ochrony wód przed zanieczyszczeniami oraz ochrony i kształtowania zieleni przydrożnej.

Ocenę efektywności środków zapobiegających, redukujących i kompensujących oddziaływania na elementy środowiska zastosowanych w projekcie budowlanym zawarto w rozdziale 5 niniejszego Raportu... W ogólnej ocenie zastosowane w projekcie budowlanym rozwiązania infrastruktury ochrony środowiska zminimalizują bądź ograniczą potencjalne uciążliwości środowiskowe związane z funkcjonowaniem zbudowanej drogi ekspresowej na odcinku Węzeł Stryżek.

Obszar opracowania położony jest w obrębie wstępnie wydzielonego Głównego Zbiorników Wód Podziemnych nr 138, którego zasoby powinny być w szczególności sposób chronione. Proponowane w koncepcji budowy drogi ekspresowej zasady ochrony wód - zbieranie wód opadowych, ich oczyszczanie i odprowadzanie do zbiorników infiltracyjnych - w pełni zabezpieczą zasoby wód podziemnych.

W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że budowa drogi ekspresowej nie spowoduje naruszenia interesu osób trzecich oraz oddziaływania transgranicznego, nie zachodzi też potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, co powinna potwierdzić Analiza porealizacyjna.

7. SYNTEZA - WNIOSKI, W TYM DO WNIOSKU O USTALENIE LOKALIZACJI DROGI

1. *Raport o oddziaływaniu "Budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku Bydgoszcz-Węzeł Stryzek ..."* na środowisko sporządzono na etapie wniosku o wydanie pozwolenia na budowę drogi na podstawie *Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych* (Dz. U. 2003 r. nr 80, poz. 721).
2. Celem niniejszego *Raportu o oddziaływaniu ...* jest przedstawienie projektowanego przedsięwzięcia oraz jego weryfikacja z wymogami i normami prawnymi obowiązującymi w dziedzinie ochrony środowiska. Raport sporządzono na podstawie projektu budowlanego „Budowa drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku Bydgoszcz – Węzeł Stryzek” autorstwa pracowni projektowej EUROPROJEKT POLSKA, sp. z o. o., wrzesień 2004 r.
3. Rejon lokalizacji budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 położony jest w obrębie środkowej części województwa kujawsko-pomorskiego, na południe od miasta Bydgoszcz. Praktycznie cała inwestycja położona jest w granicach gminy Białe Błota, tylko niewielki odcinek położony jest w granicach miasta Bydgoszcz.
4. Pod względem fizycznogeograficznym odcinki dróg S-5 i S-10 położone są w obrębie równoleżnikowego regionu wydzielonego pomiędzy Pojezierzami Południowobałtyckimi a Pojezierzami Wielkopolskimi - Pradolinie Toruńsko-Eberswaldzkiej, w jej części o randze mezoregionu Kotlinie Toruńskiej. Jest to rozległa jednostka związana genetycznie z działalnością wód fluwioglacjalnych odpływających w kierunku zachodnim i procesów deglacacyjnych.
5. Stan środowiska przyrodniczego i zakres oddziaływania źródeł antropizacji w rejonie obszaru projektowanej drogi ekspresowej wraz z węzłem drogowym zdeteterminowany jest aktualnym ruchem pojazdów samochodowych wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 25.
6. Ocenę efektywności środków zapobiegających, redukujących i kompensujących oddziaływania na elementy środowiska zastosowanych w projekcie budowlanym zawarto w rozdziale 5. W ogólnej ocenie zastosowane w projekcie budowlanym rozwiązania infrastruktury ochrony środowiska w pełni zminimalizują bądź ograniczą potencjalne uciążliwości środowiskowe związane z funkcjonowaniem zbudowanej drogi ekspresowej na odcinku Bydgoszcz-Węzeł Stryzek. Projekt budowlany przedkłada szczególną wagę do zagadnień w zakresie ochrony środowiska przed hałasem oraz zanieczyszczeniami wód powierzchniowych i podziemnych.
7. W związku z przedstawionymi w *Raporcie ...* zakresie i sposobie oddziaływania na środowisko oraz z projektowanymi środkami i zasadami ochrony środowiska należy na etapie prac budowlanych oraz na etapie funkcjonowania uwzględnić następujące wnioski i zalecenia:

- **w zakresie ochrony przed hałasem**

- Projektowany ekran akustyczny powinien mieć wysokość 4.80 m + wysokość belki podwalinowej. Początek ekranu: KM 45+955; koniec ekranu: KM 46+130.
- Należy wykonać go jako ekran pochłaniający dźwięki z kasetonów akustycznych typ KA-01 o wymiarach modułowych 5000 x 400 mm o grubości 140 mm. Zastosowane kasety akustyczne powinny charakteryzować się następującymi właściwościami akustycznymi - ważonym wskaźnikiem izolacyjności akustycznej właściwej, wynoszącym $R_w=27\text{dB}$ i posiadaniem stosownej aprobaty techniczne potwierdzające ich zastosowanie jako ekrany akustyczne;

- **w zakresie ochrony środowiska wodnego**

W celu zapewnienia skuteczności systemu zbierania i oczyszczania wód opadowych z terenu drogi konieczne jest stosowanie następujących zaleceń:

- utrzymywać rowy przydrożne, przepusty, kolektory i ich wyloty w stanie zapewniającym ich drożność i estetyczny wygląd;
- osadniki i separatory utrzymywać i eksploatować zgodnie z zaleceniami i instrukcjami producenta tych urządzeń. Po wykonaniu urządzeń oczyszczających, w okresie pierwszego roku zalecany jest ich przegląd co trzy miesiące. W czasie dalszej eksploatacji niezbędnym czynnikiem uzyskania efektywnego stopnia oczyszczenia ścieków opadowych jest systematyczne opróżnianie wszystkich urządzeń oczyszczających co najmniej dwa razy do roku (w okresie jesiennym i zimowym) oraz doraźnie, w zależności od wielkości opadów atmosferycznych. Efektywna realizacja ochrony środowiska wymagać będzie prowadzenia okresowych analiz jakości wód na wylotach do odbiornika;
- częstotliwość opróżniania separatorów, osadników i wszystkich studzienek kanalizacyjnych zostanie ustalona na etapie eksploatacji. Administrator obiektu zobowiązany jest do zawarcia umowy na eksploatację urządzeń oczyszczających wraz z zagospodarowaniem odpadów. Miejsce wywozu zanieczyszczeń winno być uzgodnione z odpowiednimi władzami.

- **w zakresie ochrony i kształtowania na szaty roślinnej**

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia w celu wzmocnienia zieleni przydrożnej, a zwłaszcza jej funkcji ekologiczno-krajobrazowej wprowadzone będą liczne drzewa. Nasadzenia należy wykonać zgodnie z „Projektem zieleni”. W celu ich utrzymania i trwałości nasadzeń zaleca się stosowanie następujących zasad. Szczególnie istotne jest aby:

- wszystkie wykopy pod zieleni należy wykonywać ręcznie bez użycia sprzętu mechanicznego,
- drzewa w czasie budowy powinny być przedmiotem szczególnej uwagi wykonawcy, w zasięgu korony drzew roboty należy wykonywać ostrożnie, nie należy ucinać grubszych korzeni, nie należy zasypywać pni drzew ani składować materiału budowlanego w obrębie korony,

- zastosować materiał zdrowy, rośliny powinny mieć dobrze ukształtowane z odpowiednio uformowaną, zwartą, nie przesuszoną bryłą korzeniową, powinny mieć odpowiednią dla gatunku lub odmiany barwę bez przebarwień, powinny być wolne od wszelkich objawów chorobowych i śladów żerowania szkodników,
 - zastosować materiał dorodny z dobrze wyprowadzonym pniem i uformowaną koroną oraz dobrze wyrośniętymi krzewami, należy zastosować drzewa w wieku min. 12-15 lat, oraz krzewy 4-6 letnie,
 - nie należy stosować zamienników projektowanych gatunków i odmian roślin, rośliny powinny być odpowiednio oznaczone i opisane nazwą polską i łacińską,
 - gleba przed sadzeniem powinna być starannie przygotowana, przekopana, odchwaszczona, wolna od kamienia, gruzu i szkła itp. oraz wzbogacona o nawozy mineralne,
 - doły pod wszystkie sadzonki należy napełnić i 1/3 głębokości ziemią żyzną,
 - rośliny należy sadzić bezpośrednio po przywiezieniu na miejsce na taką głębokość, na jakiej rosły w szkółce, wokół posadzonych sadzonek należy uformować niewielkie zagłębienia i obficie podlać, intensywne podlewanie należy powtórzyć 2-3 krotnie co kilka dni,
 - po upływie tygodnia powierzchnie wokół sadzonek wyściółkować torfem lub przekompostowaną korą grubości min 5 cm, co ograniczy parowanie wody i zahamuje rozwój chwastów, a jednocześnie podniesie estetykę założenia,
 - grubość żyznej gleby pod nawierzchnią trawnika powinna wynosić min 15 cm,
 - powierzchnię przeznaczoną pod trawniki należy starannie wyrównać, zasilić odpowiednim nawozem mineralnym, zmieszanym z górną warstwą gleby, zwałować, podlać i opisać mieszanką traw,
 - osadzone drzewka i większe krzewy należy zabezpieczyć czterema palikami, standardowo używanych zabezpieczeń drzew,
 - dopilnować aby wykonawca zobowiązany został do pieczołowitej pielęgnacji z uzupełnieniem roślin w pierwszych trzech latach po założeniu terenów zielonych.
8. W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia polegającego w głównej mierze polega na poszerzeniu zakresu istniejącej drogi bez istotnych zmian jej przebiegu nie przewiduje się także zmiany charakteru oddziaływania na istniejące w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu dobra kultury. Wynika to również z faktu, iż w sąsiedztwie oraz w bezpośrednim zasięgu prognozowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - nie występują obiekty oraz tereny objęte ochroną na podstawie przepisów o ochronie dóbr kultury, w tym przede wszystkim w rozumieniu o ochronie dóbr kultury, w tym przede wszystkim w rozumieniu *Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568)..
9. Zgodnie z wymogami Wojewódzkiego Oddziału Służby Ochrony Zabytków w Toruniu, Delegatura w Bydgoszczy w trakcie prac ziemnych wymagane jest

sprawowanie przez WOSOZ nadzoru archeologicznego na etapie realizacji przedsięwzięcia.

10. Obszar opracowania położony jest częściowo w obrębie wstępnie wydzielonego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 140, którego zasoby powinny być w szczególny sposób chronione (wymagany wysoki stopień ochrony zbiorników). Proponowane zasady ochrony wód - zbieranie wód opadowych, ich oczyszczanie i odprowadzanie do zbiorników infiltracyjnych - w pełni zabezpieczy zasoby wód podziemnych.
11. Biorąc pod uwagę dane przedstawione w projekcie budowlanym projektowanego przedsięwzięcia oraz aktualne wyposażenie w infrastrukturę i stan środowiska otoczenia obszaru drogi należy stwierdzić, że zarówno na etapie realizacji i funkcjonowania przedmiotowej inwestycji nie wystąpią zagrożenia pogarszające stan środowiska Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wydmy Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej”, w obrębie którego realizowana będzie przedmiotowa inwestycja.
12. W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że budowa drogi ekspresowej nie spowoduje naruszenia interesu osób trzecich oraz oddziaływania transgranicznego.
13. Po zakończeniu procesu budowlanego, po oddaniu do użytkowania drogi ekspresowej w stosunku do funkcjonującej drogi należy prowadzić monitoring na zasadach określonych przez Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska oraz terminów i sposobów ich prezentacji (Dz. U. 03.18.164 z dnia 6 lutego 2003 r.).
14. Dla projektowanej "Budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku Bydgoszcz-Węzeł Stryżek ...", na podstawie analizy zakresu oddziaływania komunikacji na stan środowiska na etapie oceny projektu budowlanego, można stwierdzić, że nie zachodzić będzie potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Fakt ten powinien zostać stwierdzony poprzez sporządzenia Analizy porealizacyjnej.
15. Konieczność porównania ustaleń zawartych w *Raporcie* z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko poprzez sporządzenie analizy porealizacyjnej. Analiza porealizacyjna powinna dotyczyć przede wszystkim oceny skuteczności funkcjonowania:
 - technicznych rozwiązań akustycznych (ekran akustyczny);
 - urządzeń zbierających i oczyszczających wody opadowe z drogi;
 - zachowania stanu drzew i realizacji nowych nasadzeń przydrożnych.

Sopot, 30 wrzesień 2004 r.

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Raport oddziaływania "Budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku Bydgoszcz-Węzeł Stryzek ..." na środowisko sporządzono na etapie składania wniosku o wydanie decyzji pozwolenie na budowę drogi na podstawie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. 2003 r. nr 80, poz. 721). Celem niniejszego Raportu... jest przede wszystkim przedstawienie projektowanego przedsięwzięcia oraz jego weryfikacja z wymogami i normami prawnymi obowiązującymi w dziedzinie ochrony środowiska.

Rejon lokalizacji budowy drogi ekspresowej S-5 i S-10 położony jest w obrębie środkowej części województwa kujawsko-pomorskiego, na południe od miasta Bydgoszcz. Praktycznie cała inwestycja położona jest w granicach gminy Białe Błota, tylko niewielkie odcinki położony jest w granicach miasta Bydgoszcz. Pod względem fizycznogeograficznym odcinki dróg S-5 i S-10 położone są w obrębie mezoregionu Kotliny Toruńska. Jest to rozległa wklęsła forma związana z działalnością wód z topniejącego lądolodu odpływających w kierunku zachodnim. Stan środowiska przyrodniczego i zakres oddziaływania źródeł antropizacji w rejonie obszaru projektowanej drogi ekspresowej wraz z węzłami drogowymi zdeteterminowany jest aktualnym ruchem pojazdów samochodowych wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 25.

Biorąc pod uwagę dane przedstawione w koncepcji projektowanego przedsięwzięcia oraz aktualne wyposażenie w infrastrukturę i stan środowiska otoczenia obszaru drogi należy stwierdzić, że nie wystąpią zagrożenia pogarszające stan środowiska Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wydmy Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej”, w obrębie którego realizowana będzie przedmiotowa inwestycja.

W niniejszym Raporcie ... przedstawiono wnioski i zalecenia dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z punktu widzenia ochrony środowiska. Dotyczą one przede wszystkim zagadnień ochrony przed hałasem, ochrony wód przed zanieczyszczeniami oraz ochrony i kształtowania zieleni przydrożnej.

Ocenę efektywności środków zapobiegających, redukujących i kompensujących oddziaływania na elementy środowiska zastosowanych w projekcie budowlanym zawarto w rozdziale 5 niniejszego Raportu... W ogólnej ocenie zastosowane w projekcie budowlanym rozwiązania infrastruktury ochrony środowiska zminimalizują bądź ograniczą potencjalne uciążliwości środowiskowe związane z funkcjonowaniem zbudowanej drogi ekspresowej na odcinku Bydgoszcz węzeł Stryzek.

Obszar opracowania położony jest w obrębie wstępnie wydzielonego Głównego Zbiorników Wód Podziemnych nr 140, którego zasoby powinny być w szczególny sposób chronione. Proponowane w koncepcji budowy drogi ekspresowej zasady ochrony wód - zbieranie wód opadowych, ich oczyszczanie i odprowadzanie do zbiorników infiltracyjnych - w pełni zabezpieczą zasoby wód podziemnych.

W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że budowa drogi ekspresowej nie spowoduje naruszenia interesu osób trzecich oraz oddziaływania transgranicznego, nie zachodzi też potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.