



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 14 czerwca 2013 r.

WOOŚ.4230.2.2012.JC.24

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 lit. e, art. 82 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) oraz § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267), po rozpatrzeniu wniosku inwestora WARMIA I MAZURY Sp. z o.o. SZYMANY AIRPORT w Szczytnie z 21 grudnia 2012 r., uzupełnionego 11 lutego 2013 r. oraz po zasięgnięciu opinii Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Elblągu,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Portu Lotniczego w Szymanach w ramach projektu indywidualnego pn.: Regionalny Port Lotniczy Olsztyn - Mazury i jednocześnie:

I. Określam:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy Portu Lotniczego w Szymanach zlokalizowanego na obszarze gmin: Szczytno i Wielbark, powiat szczycieński, województwo warmińsko-mazurskie. Celem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa portu lotniczego w Szymanach, jako portu lotniczego kategorii D (tj. lotniska obsługującego mniej niż 1 mln pasażerów rocznie, zwanego dalej lotniskiem regionalnym). Po rozbudowie lotnisko będzie spełniało parametry:

1. poziomu obsługi podróżnych – kategorii D – mały port regionalny obsługujący do 1 miliona pasażerów rocznie,
2. operacyjnie - lotniska kategorii I o kodzie referencyjnym 3C – lotnisko obsługujące samoloty o rozpiętości skrzydeł do 36 m i rozstawie kół skrajnych podwozia głównego do 9 m, dla których długość drogi startowej 2500 m będzie wystarczająca dla bezpiecznego wykonania operacji startu i lądowania (lotnisko kategorii I o kodzie referencyjnym 3C).

Do realizacji wskazano wariant B rozbudowy lotniska, zakładający wydłużenie drogi startowej o ok. 500 m w kierunku północnym oraz wariant 1 budowy drogi dojazdowej – połączenia

inwestycji z istniejącą drogą krajową nr 57. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w odległości około 10 km od miasta Szczytno, na terenie o powierzchni ok. 395 ha. Współrzędne ARP lotniska (WSG-84) 53028'54,69''N, 020056'15,69''E.

Port Lotniczy w Szymanach będzie funkcjonował 7 dni w tygodniu, jedynie w porze dziennej, tj. 16 godzin na dobę (6.00 – 22.00).

2. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich :

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane i eksploatowane z uwzględnieniem następujących warunków:

- 1) place budowy i ich zaplecza organizować zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni; przyjąć minimalną szerokość pasa robót tak, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności;
- 2) drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych oraz z uwzględnieniem oszczędnego korzystania z terenu; na czas budowy utwardzić nawierzchnię dróg dojazdowych lub utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie;
- 3) systematycznie porządkować plac budowy; przed włączeniem do ruchu na drogach publicznych należy oczyścić koła pojazdów budowlanych tak, aby nie zanieczyszczać tych dróg;
- 4) odkryte wykopy, miejsca składowania zebranego gruntu zabezpieczyć przed pyleniem; materiały budowlane mogące być źródłem emisji pyłów magazynować w opakowaniach fabrycznych, w miejscach osłoniętych przed wiatrem; materiały sypkie transportować wyłącznie pojazdami do tego przystosowanymi;
- 5) zachować szczególną ostrożność podczas magazynowania i przelewania paliw na zapleczu budowy; paliwa i smary przechowywać w szczelnych zbiornikach w wydzielonych i oznakowanych miejscach na terenie zaplecza budowy;
- 6) na etapie realizacji inwestycji zapewnić dobry stan techniczny sprzętu oraz prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu w celu uniknięcia zanieczyszczenia gleby i warstwy wodonośnej; okresowo przeprowadzać konserwację sprzętu i maszyn; na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów);
- 7) zaplecze budowy, a w szczególności place manewrowe, bazy transportowe i składu materiałów lokalizować poza:
 - miejscami o płytko zalegającej wodzie gruntowej i słabej izolacji wód podziemnych, tj.:
 - ✓ częścią północno-wschodnią, centralną, zachodnią i południowo-wschodnią działki nr 463/13,
 - ✓ częścią północno-wschodnią, centralną działki nr 464/5 oraz pasem w południowej części działki od północnego-zachodu do południowego-wschodu,
 - obszarami podmokłymi,
 - bliskim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej – wskazana jest środkowa część lotniska, po wschodniej stronie pasa startowego;

- 8) teren zaplecza budowy (w tym składy materiałów i bazy transportowe i paliwowe) zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do ziemi, poprzez utwardzenie (np. za pomocą płyt betonowych) i uszczelnienie (np. za pomocą geomembrany); materiały budowlane i substancje chemiczne używane do budowy składować w wydzielonych miejscach na utwardzonym terenie;
- 9) prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00); prace budowlane i montażowe planować tak, aby ich uciążliwość występowała w okresie możliwie najkrótszym; w przypadku konieczności przeprowadzenia głośnych prac, należy prowadzić je intensywnie w wyznaczonych przedziałach czasowych, a nie w czasie całych zmian roboczych;
- 10) w fazie budowy inwestycji stosować nowoczesne maszyny wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska;
- 11) zadbać o całkowite wyłączanie, a jeżeli to nie jest możliwe, redukcję mocy urządzeń generujących hałas, jeżeli w określonej chwili nie są one wykorzystywane;
- 12) ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
- 13) wody z odwodnienia wykopów podczyszczać przed wprowadzeniem ich do odbiorników, np. poprzez gromadzenie tych wód w tymczasowych zbiornikach retencyjnych;
- 14) urządzenia służące do odwodnienia lotniska, natychmiast po ich wykonaniu, zabezpieczyć przed dostępem zwierząt;
- 15) tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych prowadzić w wyznaczonych, zadaszonych miejscach, o podłożu zabezpieczonym materiałem izolacyjnym, przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do ziemi;
- 16) organizować roboty w taki sposób, aby zapobiegać lub minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
- 17) powstające w trakcie budowy odpady wykorzystywać w miejscu ich wytworzenia; odpady, które nie będą mogły zostać powtórnie wykorzystane oraz odpady niebezpieczne segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty; ograniczać czas magazynowania odpadów do niezbędnego minimum; destrukta asfaltowy uzyskany w wyniku rozbiórki nawierzchni drogowych należy poddać analizie w celu zakwalifikowania go do właściwej grupy i podgrupy odpadów i określenia dalszego sposobu postępowania z tym odpadem;
- 18) miejsce do czasowego magazynowania selektywnie zebranych odpadów należy zabezpieczyć przed gromadzeniem się w jego obrębie ptaków i innych zwierząt oraz przed opadami atmosferycznymi;
- 19) wierzchnią, próchniczą warstwę ziemi, zdjętą na etapie robót ziemnych magazynować osobno poza miejscem wykonywania prac budowlanych i wykorzystać do rekultywacji i zagospodarowania terenów zielonych;
- 20) niezanieczyszczone masy ziemne wykorzystać do kształtowania terenu; po wykonaniu robót

ziemnych teren uporządkować;

21) wszystkie prace inwestycyjne prowadzić pod nadzorem przyrodniczym; ze względu na zagrożenie herpetofauny, zapewnić nadzór przyrodniczy, w celu monitorowania możliwych, a obecnie trudnych do przewidzenia niekorzystnych zjawisk oraz w celu zaplanowania środków minimalizujących negatywne oddziaływanie;

22) ograniczyć możliwość tworzenia się na terenie budowy zagłębień oraz zastoisk wody, aby nie dopuścić do wykorzystania ich przez płazy jako miejsca schronienia; przykrywać wszystkie studzienki (wpusty); nie tworzyć bezwyjściowych pułapek dla zwierząt; kąt nachylenia przynajmniej jednej ściany wykopu należy ukształtować tak, aby był mniejszy niż 30 stopni; w wykopach o wąskim rozstawie, np.: pod instalacje kablowe, stosować punktowe pochylnie umożliwiające opuszczenie wykopu przez uwięzione zwierzęta;

23) wykopy i nasypy kształtować ze spadkiem 45% lub z zastosowaniem osłon w celu uniemożliwienia jaskółkom brzegówkom osiedlanie się na terenie budowy;

24) każdorazowo, przed zasypaniem wykonywanych wykopów, przeprowadzić ich kontrolę pod kątem obecności zwierząt (dno i ściany wykopu), a w razie stwierdzenia zwierząt, przeprowadzić ich ewakuację;

25) ze względu na konieczność ograniczenia wabienia nietoperzy nie planować na terenie lotniska żadnych zbiorników wodnych, które mogłyby stać się atrakcyjnym żerowiskiem dla nietoperzy;

26) na obszarach podmokłych, tj. na południe od pasa startowego, obszar budowy zabezpieczyć poprzez wygrodenie wkopaną, grubą folią o wysokości 50 cm, w celu uniknięcia wędrówek herpetofauny na teren budowy, a co za tym idzie zminimalizowania śmiertelności wśród tych zwierząt; stan techniczny wygrodenia z folii oraz innych ewentualnych ogrodzeń kontrolować co 2 dni; odgrodenia wyposażyć w przewieszkę uniemożliwiającą ich pokonanie od strony spodziewanego kierunku migracji; przewieszkę o długości ok. 5 cm wykonać pod kątem prostym lub większym;

27) zakończenie wygroden z folii wyposażyć w tzw. zawracacze, zakończone pułapką; pułapki na krańcach wygroden wyposażyć w pochylnie (np.: listewka, gałązka), po których mogą wydostać się inne gatunki, np.: małe ssaki, bezkręgowce; pułapki kontrolować codziennie, szczególnie w suchych okresach dwa lub trzy razy w ciągu doby, tj. rano i wieczorem; dodatkowo, podczas ciepłych, deszczowych nocy kontrolować ok. godz. 3.00;

28) na czas prac budowlanych związanych z budową wewnętrznej drogi dojazdowej, łączącej lotnisko z drogą krajową nr 57, wykonać obustronne zabezpieczenie w postaci wygrodenia z wkopanej grubej folii o wysokości 50 cm, na długości około 2 km, w celu uniknięcia strat w herpetofaunie, spowodowanych pracą ciężkiego transportu;

29) rów odprowadzający obecnie wody opadowe i roztopowe z terenu lotniska, znajdujący się w południowej części lotniska zlikwidować i zastąpić systemem drenażowym; prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, poza okresem rozrodu płazów tj.: poza okresem od 1 kwietnia do 15 czerwca;

30) wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków oraz okresem rozrodczym nietoperzy, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października;

- 31) drzewa (korony, pnie i korzenie) i krzewy znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzewidziane do wycinki zabezpieczyć na czas trwania prac budowlanych przed zniszczeniem i uszkodzeniami mechanicznymi; prace budowlane w strefie bryły korzeniowej prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności; nie magazynować w strefie drzew materiałów budowlanych, w obrębie zasięgu ich koron nie lokalizować placów składowych i dróg dojazdowych; grupy krzewów nieprzewidzianych do wycinki wygrodzić, izolując od placu budowy;
- 32) nie składować gałęzi w stertach oraz materiałów rozbiórkowych w pryzmach; w przypadku takiej konieczności, czas składowania ograniczyć do minimum, a składowany materiał zabezpieczyć poprzez okrycie, np.: plandeką, folią, siatką o drobnych oczkach, itp.;
- 33) przed rozbiórką obiektów zaplanowanych do likwidacji, przeprowadzić kontrolę przy udziale chiropterologa, pod kątem obecności nietoperzy;
- 34) główne prace ziemne prowadzić pod nadzorem archeologicznym, w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków;
- 35) ruch lotniczy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00.do 22.00;
- 36) stosować dostępne metody obniżenia uciążliwości akustycznej operacji lotniczych poprzez:
- zoptymalizowanie profili startów,
 - nie wykonywanie przelotów na niskim pułapie nad zabudową mieszkaniową,
 - egzekwowanie ustalonych tras dolotowych i odlotowych z lotniska,
 - prowadzić okresowe, a po przekroczeniu 10 tys. operacji w ciągu roku, ciągłe monitorowanie hałasu lotniczego;
- 37) stosować środki organizacyjne mające na celu ograniczanie emisji zanieczyszczeń z pojazdów naziemnych pracujących na terenie portu lotniczego (np.: wprowadzenie zakazu pozostawiania pojazdów na biegu jałowym);
- 38) lotnisko zaopatrzyć w wodę z istniejących ujęć własnych (2 studnie głębinowe) oraz z wodociągu miejskiego w Szymanach;
- 39) woda ciepła przygotowywana będzie w kotłowni zasilanej olejem opałowym o maksymalnej zawartości siarki 0,2 %; dla instalacji ciepłej wody zaprojektować cyrkulację;
- 40) mniejsze kubaturowo obiekty na lotnisku przyłączyć do lokalnej sieci grzewczej lub ogrzewać elektrycznie;
- 41) wody opadowe z terenów utwardzonych ujmować w kanalizację deszczową (kanalizacja wody brudnej – wody opadowe z parkingów i nawierzchni lotniczych, z płyty do odladzania samolotów oraz kanalizacja wody czystej – wody opadowe z dachów);
- 42) zanieczyszczone wody opadowe podczyścić przed odprowadzeniem do odbiornika ostatecznego; dokonywać okresowych przeglądów sprawności urządzeń podczyszczających wody opadowe (2 razy do roku oraz po intensywnych opadach atmosferycznych);
- 43) ścieki socjalno-bytowe z zabudowy obiektowej lotniska odprowadzać kolektorem do istniejącej kanalizacji sanitarnej w miejscowości Nowiny;
- 44) niezwłocznie usuwać powstałe pęknięcia nawierzchni drogowej infrastruktury lotniskowej;

- 45) środki do odladzania (samolotów, dróg itp.) przechowywać na utwardzonym podłożu, w oryginalnych, właściwie oznakowanych pojemnikach, zbiornikach i opakowaniach;
- 46) tankowanie samolotów z wykorzystaniem głównie metody ciśnieniowej, realizować na szczelnej płycie postojowej lotniska, bezpośrednio ze specjalistycznych cystern-dystrybutorów;
- 47) ewentualne naprawy i konserwacje sprzętu wykorzystywanego na lotnisku prowadzić w miejscach wyposażonych w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże;
- 48) na powierzchni trawiastej lotniska zastosować gatunki traw do wysiewu, które zniechęcają ptaki do żerowania; zaleca się wysiew kostrzewy czerwonej *Festuca rubra* i życicy trwałej *Lolium perenne*; w przypadku wyboru innych gatunków, należy wziąć pod uwagę zakaz wprowadzania do środowiska przyrodniczego oraz przemieszczania w tym środowisku roślin obcych dla rodzimej flory gatunków;
- 49) koszenie powierzchni trawiastych na terenie lotniska planować tak, aby nie zwabiać ptaków na jego teren; w zależności od wilgotności w danym roku będą to 2-3 pokosy; zaleca się stosowanie systemu utrzymywania wysokiej trawy, ok. 20 cm i koszenie jej przed wykłoszeniem, co jest najkorzystniejsze z uwagi na względy bezpieczeństwa; materię organiczną, powstałą po skoszeniu trawy, usunąć bezpośrednio po wykoszeniu;
- 50) na etapie funkcjonowania lotniska wykonać wyгородzenie terenu lotniska w strefie stwierdzonych migracji płazów, w celu ograniczania ich wtargnięcia na teren lotniska; wyгородzenie wykonać jako przegrodę pełną, np.: z siatki stalowej nierdzewnej, perforowanych paneli z tworzyw sztucznych lub siatki plastikowej (najmniej trwały materiał, wymagający stałych kontroli i napraw), o oczkach lub perforacji otworów poniżej 0,5 cm średnicy i wysokości nie mniejszej niż 0,4-0,5 m; dopuszcza się także zastosowanie płotków z profili betonowych; przegrody należy wkopać w ziemię poniżej poziomu terenu na min. 0,2-0,5 m; wyгородzenia powinny biec na długości ok. 200 m po prawej i lewej stronie krańca wyznaczonych stref migracji;
- 51) wprowadzić system aktywnego płoszenia ptaków podejmujących próby żerowania na obszarze lotniska, w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, zwłaszcza jako ochrona przed gatunkami ptaków zaklasyfikowanymi do przedziału wysokiego poziomu ryzyka kolizji ze statkami powietrznymi;
- 52) w ramach aktywnego płoszenia ptaków należy:
- a. zatrudnić sokolnika, którego zadaniem będzie, z pomocą szkolonego ptaka szponiastego, płoszenie ptaków w okresie nasilonej migracji, tj. w okresie od 15 marca do 15 maja oraz od 1 września do 31 października,
 - b. zatrudnić wykwalifikowanego pracownika - ornitologa, w dziale obsługi portu, którego zadaniem będzie, m.in., płoszenie ptaków, a także w zależności od potrzeb:
 - nadawanie poprzez głośniki odgłosów ptaków drapieżnych, a także odgłosów ostrzegawczych (przerażenia) gatunków występujących wokół lotniska,
 - wystrzały z urządzeń hukowych wzdłuż pasa startowego (np.: podczas przejazdu samochodem);
 - wystrzały ze stacjonarnych (gazowych) urządzeń hukowych ustawionych wzdłuż pasa i drogi kołowania,
 - c. ewentualnie wykorzystać psa do płoszenia ptaków wzdłuż pasa i drogi kołowania;

- 53) do oświetlenia terenu lotniska stosować lampy sodowe niskociśnieniowe, zamiast lamp wysokociśnieniowych lub rtęciowych, a w przypadku konieczności zastosowania lamp rtęciowych należy zamontować do nich filtr promieni UV (jasność oświetlania powinna być możliwie jak najniższa), gdyż światło niezawierające promienie UV w znacznie mniejszym stopniu przyciąga owady, a co za tym idzie nie powoduje wabienia nietoperzy;
- 54) oświetlenie terenu lotniska powinno być, za pomocą dopasowanych osłon, kierowane tylko tam, gdzie jest niezbędne, ze względu na konieczność ograniczania wabienia owadów na teren lotniska, a co za tym idzie żerujących nietoperzy; czas oświetlenia terenu lotniska zaplanować w sposób zapewniający w nocy okres, w którym sztuczne oświetlenie nie będzie włączone, tj. wyłączać oświetlenie pół godziny po zachodzie i pół godziny przed wschodem słońca, wg instrukcji stanowiącej Załącznik nr 1 do niniejszej decyzji; stosowanie tych działań w podanym czasie nie musi być ciągłe i powinno być dostosowane do funkcjonowania lotniska, tak by nie zakłócać jego pracy i warunków bezpieczeństwa;
- 55) prowadzić regularne oczyszczanie terenu lotniska z ewentualnych martwych zwierząt przyciągających owady, a co za tym idzie nietoperze;
- 56) wycinkę drzew mogących stanowić potencjalne schronienia dla chiropterofauny zrekompensować poprzez rozwieszenie budek dla nietoperzy w odległości min. 200 m od płyty lotniska, w ilości nie mniejszej niż liczba wyciętych drzew o pierśnicy powyżej 30 cm; zaleca się skrzynki dla nietoperzy typu Stratmann, rozmieszczone w większych skupiskach, co 50 m, od południowej strony pnia drzewa, w miejscach niezagrodzonych przez gałęzie czy podrost; skrzynki wieszać na wysokości min. 5 m nad ziemią; dokładne lokalizacje budek dla nietoperzy należy ustalić pod nadzorem chiropterologa;
- 57) usuwać zadrzewienia i zakrzaczenia w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, tj. w granicach pasa technologicznego (5m) ogrodzenia lotniska;
- 58) w ramach rekompensaty dla entomofauny przeprowadzić wycinkę młodych sosen, wkraczających i rozsiewających się w części południowej lotniska, tj. na suchych, kserotermicznych terenach otwartych;
- 59) w celu zminimalizowania oddziaływania na ptaki, a zwłaszcza na orlika krzykliwego oraz ograniczenie możliwości wystąpienia kolizji ptaków ze statkami powietrznymi, wskazuje się na konieczność wprowadzenia minimalnych pułapów lotu, tj. nie niżej niż 300 m nad obszarem Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka (PLB280007) w okresie od 1 marca do 30 września (z wyłączeniem operacji startów i lądowań z portu lotniczego Szymany lub sytuacji związanych z bezpieczeństwem operacji lotniczych);
- 60) wskazuje się na konieczność wyłączenia obszaru po zachodniej stronie portu lotniczego (nad terenem Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej oraz Ostoją Napiwodzko-Ramucką) jako części kręgu nadlotniskowego (oczekiwania na lądowanie) dla lotnictwa ogólnego;
- 61) w celu minimalizacji ewentualnych negatywnych oddziaływań na populacje pospolitych gatunków ptaków zasiedlających teren lotniska (m.in. skowronka, ziębę, szpaka, piecuszka, pokląskwę, kapturkę), związanych z zaplanowaną wycinką drzewostanu (58 ha), należy zawiesić skrzynki lęgowe;

- Typ A – 10 szt., gatunki zasiedlające to: sikora uboga (rzadko), czarnogłówka (rzadko), czubatka (rzadko), sosnówka (rzadko), modraszka, bogatka, mazurek, wróbel, pleszka, kowalik, muchołówka żałobna, dzięciołek,
- Typ A1 – 5 szt., gatunki zasiedlające to: sikora uboga (rzadko), czarnogłówka (rzadko), czubatka (rzadko), sosnówka (rzadko), modraszka,
- Typ B – 5 szt., gatunki zasiedlające to: szpak, bogatka, pleszka, kowalik, dzięciołek, dzięcioł duży (rzadko), krętogłów (rzadko), jerzyk (rzadko), przy otworze powiększonym do 5, 5 cm także dudek,
- Typ D – 5 szt., gatunki zasiedlające to: kawka, kraska, dudek, gołąb siniak, włośchatka,
- Typ E – 5 szt., gatunki zasiedlające to: puszczyk, gągoł, nurogęs, krzyżówka, pustułka;

62) skrzynki lęgowe typów A, A1, B zawiesić na terenach leśnych, w odległości 200-1 000 m od granicy z Portem Lotniczym, budki lęgowe typu D w odległości 5-10 km od granicy z Portem Lotniczym, a budki lęgowe typu E - w odległości 5-10 km od granicy z Portem Lotniczym (poza Strefą Otoczenia Lotniska SOL, Strefą Podejścia SP i Strefą Bezpośredniego Zagrożenia SBZ); podczas wyboru miejsca preferowane powinny być aleje śródpolne lub skraj lasu (np. okolice miejscowości Rekownica, Warchały, Witówko) oraz w pobliżu jezior, m. in., Głęboć, Konik, Rekowe; dokładne lokalizacje skrzynek lęgowych ustalić pod nadzorem ornitologa;

63) usunięcie 8 gniazd bociana białego (w ramach programu poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego) oraz zabezpieczenie dachów przed ich powtórным zasiedleniem przez ten gatunek, przeprowadzić po zakończeniu okresu lęgowego (1 październik – 28 luty), pod nadzorem ornitologa; w przypadku konieczności usuwania gniazd w okresie lęgowym, uzyskać zgodę na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków objętych ochroną;

64) w celu minimalizacji ewentualnych negatywnych oddziaływań na bociana białego na skutek likwidacji 8 gniazd, odnowić gniazda lub zbudować platformy gniazdowe dla bociana białego (poza strefami SOL i SBZ) w miejscowościach: Dzierżki, Kolonia Szuć, Lipowiec, Nowe Borowe, Nowy Dwór, Rekownica, Witówko, Baranowo, Borki Wielbarskie, Ciemna Dąbrowa, Lejkowo, Nowojowiec, Przeździek Wielki, Stachy, Wały, Wesołówko, Wichrowiec, w lokalizacjach wskazanych w Załączniku nr 3 do niniejszej decyzji;

65) wykonać działania mające na celu poprawę warunków żerowych bociana białego, ptaków szponiastych i innych gatunków, poprzez wdrożenie „Programu minimalizacji oddziaływania ruchu lotniczego w Szymanach na ptaki” na okres 5 lat (począwszy od sezonu poprzedzającego oddanie lotniska do użytku), w ramach którego należy:

- a. prowadzić zabiegi koszenia i odkrzaczania na powierzchni min. 120 ha poza Strefą Otoczenia Lotniska (SOL) i Strefą Bezpośredniego Zagrożenia (SBZ), jako powierzchni nie mniejszej, niż utracona przez ptaki na obszarze lotniska, wg lokalizacji wskazanych na Załączniku nr 4 do niniejszej decyzji;
- b. wykonując program odbudowy małej retencji (wg raportu będącego kontynuacją programu prowadzonego przez jednostkę PGL LP Nadleśnictwo Szczytno pod nazwą „Czynna ochrona biotopów cietrzewia *Tetrao tetrix* w Nadleśnictwie Szczytno obszar OSO Puszcza Napiwodzko-Ramucka”) uzyskać niezbędne pozwolenia i opinie właściwych organów, w tym: pozwolenia wodnoprawne wydane przez właściwego starostę, decyzje o warunkach

przewodzenia robót wydane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, opinię zarządcy terenu;

- c. kształtować siedliska żerowe dla ptaków o najwyższym ryzyku kolizji poza: Strefą Otoczenia Lotniska (SOL), Strefą Podejścia (SP) i Strefą Bezpośredniego Zagrożenia (SBZ), poprzez bieżące utrzymywanie wykonanych zastawek i kontynuację koszenia łąk, dostosowanego do potrzeb lokalnych populacji szponiastych i bociana białego, w okresie intensywnego karmienia młodych i tworzenia się koncentracji bociana białego przed odlotem na zimowiska;
- d. ustalić termin I pokosu na minimum 15 lipca, co będzie kompromisem pomiędzy zapewnieniem bazy żerowej dla bociana, a utrzymaniem odpowiednich warunków siedliskowych dla gatunków zajmujących tereny łąkowe;
- e. konsultować, z ornitologiem prowadzącym monitoring terenu lotniska, harmonogram koszenia poszczególnych powierzchni spośród wytypowanych 120 h;

66) w przypadku likwidacji przedsięwzięcia, tereny likwidowanego kompleksu leśnego poddać renaturyzacji;

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego:

- 1) płytę postojową samolotów (PPS) wyposażyć w system kanalizacji deszczowej odprowadzającej wody opadowe i roztopowe do poletek rozsączających;
- 2) stanowisko do odladzania samolotów wyposażyć w oddzielny system drenażowy i wyprofilować w sposób umożliwiający zebranie zanieczyszczonych chemicznie ścieków i bezpieczne ich odprowadzenie do szczelnego zbiornika; ścieki z odladzania gromadzić w zbiorniku retencyjnym o pojemności 100 m³ do pełnej biodegradacji - 7 dni, a po sprawdzeniu stanu chemicznego kierować do sieci odwodnienia płyty postoju samolotów;
- 3) zaprojektować system kanalizacji deszczowej odprowadzający wody opadowe z pozostałych terenów utwardzonych lotniska do odbiornika ostatecznego – rowu melioracyjnego (dopływ rzeki Sawicy), zlokalizowanego po południowo - wschodniej stronie lotniska;
- 4) zaprojektować osadniki i separatory związków ropopochodnych, oczyszczające wody opadowe przed ich odprowadzeniem do odbiorników ostatecznych i do zbiornika retencyjnego;
- 5) zaprojektować system szybkiego zamknięcia odpływu do odbiornika i zatrzymania ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych;
- 6) w przypadku występowania w obiektach ścieków tłustych i olejowych na przyłączach należy przewidzieć separatory oleju i piasku;
- 7) przewidzieć usytuowanie urządzeń emitujących hałas w obudowie dźwiękochłonnej;
- 8) zaprojektować szczelny, zakryty zbiornik retencyjny o pojemności 100 m³, pozwalającej na 7-dniową retencję wód opadowych przed ich odprowadzeniem na poletka rozsączające;
- 9) miejsce tankowania i naprawy samolotów oraz miejsce napraw i konserwacji sprzętu wykorzystywanego na lotnisku wyposażyć w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże z separatorami substancji ropopochodnych;

- 10) zaprojektować miejsca do magazynowania wytwarzanych odpadów, z uwzględnieniem utwardzonego, szczelnego podłoża, zadaszenia, braku dostępu osób postronnych; w przypadku magazynowania odpadów mogących być źródłem wycieków, przewidzieć system ujmowania ścieków;
- 11) urządzenia związane z systemami nawigacji, kontroli naziemnej, komunikacji lotniczej i wspomagania lądowania przy ograniczonej widoczności, stanowiące źródło ponadnormatywnego promieniowania elektromagnetycznego, posadzić w granicach terenu wyłączanego z dostępu dla ludzi lub zainstalować w obiektach na dużej wysokości i w odległości wykluczającej oddziaływanie na ludzi i na obiekty związane ze stałym pobytem ludzi;
- 12) w budynku terminala, w części hali przylotów należy zapewnić pomieszczenie – izolatkę wraz z pomieszczeniem sanitarnym dla chorych lub podejrzanych o chorobę zakaźną;
- 13) teren lotniska, już na etapie budowy, zabezpieczyć ogrodzeniem skutecznie chroniącym przed wtargnięciem dużych ssaków, w tym jelenia i łosia, a także w perspektywie dalszego użytkowania terenu lotniska, przed wtargnięciem zwierząt robiących nory i podkopy; ogrodzenie powinno składać się z części podziemnej i naziemnej wg wymagań minimalnych, z uwzględnieniem norm Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO):
- część naziemna:
 - materiał – drut ocynkowany 190 g/m²,
 - wysokość 2400 mm,
 - szerokość oczka 300 mm,
 - ilość drutów poziomych 27,
 - odległość pomiędzy drutami licząc od dołu 16x50 mm, 3x100 mm, 2x150 mm, 5x200 mm,
 - średnica drutów: górnego i dolnego 2,5 mm,
 - średnica drutów poprzecznych i podłużnych – 2,0 mm,
 - minimalna wytrzymałość na rozciąganie drutów poziomych 1100N/mm²,
 - część podziemna:
 - materiał – drut ocynkowany – 190 g/m²,
 - wysokość (głębokość wkopana) 400 mm,
 - szerokość oczka 300 mm,
 - odległość między drutami 8x50 mm,
 - średnica drutów – 2,0 mm;
- 14) w celu ograniczenia kolizji ptaków z powierzchniami szklanymi, stosować szyby matowe, trawione, piaskowane, barwione, zadrukowane, w odcieniach półtonów, chropowate, z minimalnym stopniem refleksyjności lub inne nietransparentne; zabezpieczyć całe powierzchnie szklane poprzez umieszczanie kontrastujących elementów, np.: pionowych pasów o szerokości 1 cm w odstępach co 5 cm (zgodnie z zaleceniami SVS/BirdLife Switzerland 2004);
- 15) w projekcie zieleni dekoracyjnej na terenie lotniska wykluczyć gatunki drzew i krzewów zwabiające ptaki owocami;

II. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania

przedsięwzięcia na środowisko, poprzez:

- 1) prowadzenie systemu monitorowania hałasu lotniczego, uwzględniającego:
 - kontrolę równoważnego poziomów dźwięku od operacji lotniczych, w tym od szkolnych operacji podejścia do lądowania na niskiej wysokości,
 - kontrolę równoważnego poziomów dźwięku od operacji lotniczych, w tym od szkolnych operacji wznoszenia po starcie,
 - weryfikację pomiarową natężenia ruchu lotniczego wraz z uwzględnieniem jego rozkładu na poszczególne trasy dolotowe i odlotowe z lotniska,
 - weryfikację pomiarową uciążliwości hałasowej lotniska w okresie wzmożonej aktywności ptaków;
- 2) prowadzenie monitoringu stanu środowiska, a w szczególności:
 - a) monitoringu chiropterofauny prowadzonego w cyklu dwuletnim od momentu oddania lotniska do użytkowania, zgodnie z Załącznikiem nr 2, w celu rozpoznania stopnia w jakim przedsięwzięcie wpłynie na nietoperze oraz stopnia w jakim ewentualna obecność nietoperzy może wpłynąć na funkcjonowanie lotniska;
 - b) monitoringu stanowisk ptaków lęgowych:
 - wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, zwłaszcza bociana białego, bociana czarnego, bielika, kani czarnej, kani rudej, orlika krzykliwego, żurawia w poszczególnych strefach bezpieczeństwa operacji lotniczych,
 - gatunków kolonijnych zasiedlających najbliższe tereny, tj. kormorana i czapli siwej,co roku przez okres 5 lat od pierwszego roku funkcjonowania lotniska pod kątem bociana białego oraz co trzy lata przez okres 10 lat od pierwszego roku funkcjonowania lotniska pod kątem pozostałych gatunków ptaków;
 - c) corocznego monitoringu stanowisk bociana białego i ptaków szponiastych (głównie orlika krzykliwego) prowadzonego przez 5 lat w strefie SBOL oraz kształtowanych w programie siedlisk żerowych („Programu minimalizacji oddziaływania ruchu lotniczego w Szymanach na ptaki”), zgodnie z następującymi warunkami:
 - 3 kontrole w sezonie w okresie maj-lipiec pod kątem stanowisk bociana białego i ptaków szponiastych,
 - 3 kontrole na sezon w okresie 15 lipca – 30 sierpnia pod kątem kształtowanych w Programie siedlisk żerowych bociana białego i ptaków szponiastych,
 - kontrola wszystkich działek objętych Programem (120 ha) w stałych odstępach czasu, tj. co 15 dni (+/- 5 dni);
 - d) monitoringu stanowisk pospolitych ptaków lęgowych w oparciu o wskazane w raporcie transekty liniowe co roku przez okres 5 lat począwszy od pierwszego roku funkcjonowania lotniska;
 - e) stałego monitoringu ptaków na terenie lotniska, zwłaszcza w okresie migracji, tj. w okresie marzec – 15 maja i wrzesień – październik, a także w okresie lęgowym oraz dyspersji, tj. w okresie czerwiec - sierpień w celu ewentualnego uruchamiania procedur bezpieczeństwa dla lotniska, w tym procedur związanych z aktywnym płoszeniem. Monitoring ptaków na terenie lotniska należy zlecić doświadczonemu ornitologowi, który powinien być w stałym kontakcie radiowym z wieżą (lub przez system autodetekcji); na podstawie wyników

monitoringu ocenić potrzebę zastosowania radaru określającego zagrożenia wynikające z obecności ptaków w rejonach do 6 km od portu lotniczego;

f) wyniki ww. monitoringu, o którym mowa w punktach a-e oraz sprawozdania z nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prac budowlanych (w tym: obserwowanych gatunków, ostatecznej liczby i rozmieszczenia budek dla ptaków i nietoperzy oraz nieprzewidzianych problemów i sposobu ich rozwiązania) przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie do 31 stycznia kolejnego roku, w stosunku do roku, w którym badania prowadzono;

3) regularną kontrolę ogrodzenia ochronnego - minimalnie raz w miesiącu, w celu wykrycia ewentualnych uszkodzeń, np.: przez gałęzie drzew, duże ssaki, a także w celu wyeliminowania ewentualnych podkopów, zwłaszcza lisów; usterki należy eliminować na bieżąco;

III. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Zasadność utworzenia tego obszaru jest uzależniona od wyników analizy porealizacyjnej lub monitoringu hałasu lotniczego;

IV. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego;

V. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie klimatu akustycznego. Pomiary hałasu należy przeprowadzić na obszarach zabudowy mieszkaniowej w następujących punktach:

1 - zabudowa zlokalizowana w pobliżu planowanego dojazdu do terminala na działce 28 - 463/9, obręb Szymany,

2 - zabudowa zlokalizowana najbliżej na wschód od pasa startowego w miejscowości Szymany na działce 28 -36, obręb Szymany,

3 - zabudowa zlokalizowana w pobliżu planowanego dojazdu do terminala na działce 28 - 13, obręb Szymany,

4 - zabudowa zlokalizowana na podejściu do lądowania na południe od lotniska na działce 8 - 22/2, obręb Kucbork,

5 - zabudowa zlokalizowana najbliżej na wschód od pasa startowego w miejscowości Szymanki na działce 17 -24, obręb Szymanki.

W przypadku stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w środowisku na skutek funkcjonowania Portu Lotniczego Szymany należy kontynuować pomiary w punktach bardziej oddalonych od źródła.

Badania należy wykonać po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, a ich wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Jeżeli standardy jakości środowiska nie będą dotrzymane, pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

Pismem z 21 grudnia 2012 r., Pan Leszek Krawczyk – Prezes WARMIA I MAZURY Sp. z o.o. SZYMANY AIRPORT w Szczytnie zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Portu Lotniczego w Szymanach w ramach projektu indywidualnego pn.: Regionalny Port Lotniczy Olsztyn - Mazury. Do wniosku dołączono:

- wypis z Krajowego Rejestru Sądowego wskazujący sposób reprezentacji spółki Warmia i Mazury Sp. z o.o.,
- *raport o oddziaływaniu na środowisko – Rozbudowa Portu Lotniczego w Szymanach*, opracowany w Gdańsku 2012 r. przez TRANSPROJEKT GDAŃSKI Sp. z o.o. w Gdańsku (TOM I – tekst, TOM II – załączniki, Streszczenie),
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypis z rejestru gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej.

Planowana inwestycja polegająca na rozbudowie Portu Lotniczego w Szymanach, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt. 30 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko – lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2 100 m.

Z uwagi na niekompletność złożonego wniosku, a co za tym idzie niemożliwość prawidłowego ustalenia kręgu postępowania administracyjnego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z 3 stycznia 2013 r., znak: WOOŚ.4230.2.2012.JC.1, wezwał inwestora do uzupełnienia dokumentacji o:

1. numery wszystkich działek, na których będzie realizowana inwestycja wraz z ich zaznaczeniem na kopii mapy ewidencyjnej oraz wrysowaniem planowanych do realizacji elementów infrastruktury lotniska,
2. poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej oraz wypis z ewidencji gruntów obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie ze wskazaniem przyjętego kryterium do wyznaczenia zasięgu oddziaływania inwestycji.

W dniu 11 lutego 2013 r. inwestor przedłożył brakujące informacje, w tym Plan rozbudowy Portu Lotniczego w Szymanach, wypis z ewidencji gruntów oraz mapę pt. *Zasięg Oddziaływania Przedsięwzięcia*, co umożliwiło tutejszemu organowi wszczęcie postępowania w sprawie wydania wnioskowanej decyzji. Stosownie do art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), zwanej dalej *ustawą ooś*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć w zakresie lotniska użytku publicznego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego*, jest

regionalny dyrektor ochrony środowiska. W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, zawiadomieniem z 13 lutego 2013 r., znak: WOOŚ.4230.2.2012.JC.3, poinformował o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie odrębnym pismem, tutejszy organ, w myśl art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, wystąpił do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Elblągu o opinię w sprawie planowanego przedsięwzięcia i wskazanie warunków jego realizacji.

Stosownie do art. 74 ust. 3 ustawy ooś, w związku z art. 49 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej *kpa*, strony przedmiotowego postępowania, z uwagi na liczbę przekraczającą 20, były powiadamiane o postępowaniu w drodze obwieszczeń zamieszczanych na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie oraz na tablicach ogłoszeń RDOŚ, Urzędu Miejskiego w Szczytnie, Urzędu Gminy Szczytno, Urzędu Gminy Wielbark.

W myśl art. 33 ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, zapewnił udział społeczeństwa w prowadzonym postępowaniu, zmierzającym do wydania niniejszej decyzji. Obwieszczeniem z 13 lutego 2013 r., znak: WOOŚ.4230.2.2012.JC.6, podano do publicznej wiadomości informację o przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji, organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnień, możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie, miejscu, sposobie i terminie składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie (od 15 lutego do 12 marca 2013 r.) oraz organie właściwym do ich rozpatrzenia. Ww. obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie oraz na tablicach ogłoszeń ww. urzędu i tablicach ogłoszeń w siedzibach urzędów miast i gmin, na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie (Gmina Miasto Szczytno, Gmina Szczytno, Gmina Wielbark). Ponadto, 14 lutego 2013 r., RDOŚ w Olsztynie zwrócił się do sołtysów miejscowości znajdujących się w rejonie lotniska z prośbą o publiczne ogłoszenie treści obwieszczenia, celem powiadomienia mieszkańców sołectw o prowadzonym postępowaniu. Dodatkowo, informacja o prowadzonym postępowaniu, w tym trwającym udziale społeczeństwa i możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz złożenia uwag, została podana w depeszy prasowej Polskiej Agencji Prasowej i opublikowana przez ogólnopolskie media, m. in.: na stronie www.wiadomosci.onet.pl, www.wiadomosci.gazeta.pl, www.wyborcza.pl i www.tvp.pl w dniu 14 lutego 2013 r. W wyznaczonym terminie nie wpłynęła do RDOŚ w Olsztynie żadna uwaga dotycząca realizacji przedmiotowej inwestycji.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Elblągu w opinii sanitarnej z dnia 25 lutego 2013 r., znak: ZNS-4316/1/2013 wyraził pozytywną opinię w zakresie wymagań sanitarno - higienicznych i zdrowotnych dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, wskazując na konieczność:

- zapewnienia na terenie portu lotniczego warunków do izolacji pasażerów podejrzanych o choroby zakaźne do czasu przybycia służb medycznych,
- okresowego monitorowania natężenia hałasu lotniczego,
- ograniczenia startów i lądowań do pory dziennej od godz. 6.00.do 22.00.

Wszystkie, wskazane przez Inspektora Sanitarnego warunki realizacji przedsięwzięcia zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Weryfikując treść przedłożonej dokumentacji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, działając na podstawie art. 50 *kpa*, pismem z 6 marca 2013 r., wezwał inwestora do

uzupełnienia raportu ooś oraz do wyjaśnienia treści raportu ooś w zakresie, m.in.: analizy akustycznej, oddziaływania przedsięwzięcia w fazie budowy, wpływu na środowisko gruntowo-wodne, analizy zaliczenia inwestycji do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, obszaru ograniczonego użytkowania, monitorowania poziomu hałasu, oddziaływania pól elektromagnetycznych oraz oddziaływania na faunę.

Przy piśmie z 26 marca 2013 r., prezes WARMIA I MAZURY Sp. z o.o. SZYMANY AIRPORT w Szczytnie przedłożył wyjaśnienia i uzupełnienie treści raportu ooś w formie *Aneksu do raportu o oddziaływaniu na środowisko dla rozbudowy Portu Lotniczego w Szymanach*, opracowanego w 2013 r. przez TRANSPROJEKT GDAŃSKI sp. z o.o. Ponadto, przedłożone zostało opracowanie *Analiza kolizji* – załącznik do raportu ooś oraz *Streszczenie w języku niespecjalistycznym z uwzględnieniem zapisów aneksu*. Po zweryfikowaniu treści uzupełnionej dokumentacji, RDOŚ w Olsztynie, pismem z 18 kwietnia 2013 r., zwrócił się ponownie do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Elblągu o opinię w sprawie przedsięwzięcia i ewentualne uzupełnienie warunków jego realizacji. Ww. organ inspekcji sanitarnej, w opinii sanitarnej z 13 maja 2013 r., znak: ZNS-4316/1/2013/4 podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w poprzedniej opinii.

Z uwagi na uzupełnienie treści dokumentacji w sprawie rozbudowy Portu Lotniczego w Szymanach, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie ponownie zapewnił udział społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu, zamieszczając obwieszczenie z 18 kwietnia 2013 r., znak: WOOŚ.4230.2.2012.JC.18 w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie oraz na tablicach ogłoszeń ww. urzędu i tablicach ogłoszeń urzędów Miasta Szczytno, Gminy Szczytno i Gminy Wielbark. Dodatkowo, w dniu 22 kwietnia 2013 r., pracownicy RDOŚ w Olsztynie zamieścili ww. obwieszczenie w miejscu realizacji przedsięwzięcia - na bramie Lotniska Szymany oraz w miejscach publicznie dostępnych w miejscowościach, zlokalizowanych w rejonie lotniska Szymany (w każdej miejscowości na przystanku autobusowym oraz w sklepach i na płotach) – Siódmak, Sasek Mały, Sasek Wielki, Nowiny, Szymany, Szymanki, Kucbork, Głuch i Wesołowo. Zgodnie z treścią ww. obwieszczenia, zainteresowane osoby mogły zapoznać się z uzupełnioną dokumentacją sprawy i złożyć uwagi i wnioski w terminie od 23 kwietnia do 15 maja 2013 r. W wyznaczonym terminie nie wpłynęła do RDOŚ w Olsztynie żadna uwaga dotycząca realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 10 *kpa*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, przed wydaniem niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powiadomił strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego w sprawie i o przysługującym im prawie zapoznania się z nim oraz wypowiedzenia się co do zgromadzonych dowodów w terminie do 10 czerwca 2013 r. (obwieszczenie z 20 maja 2013 r.). We wskazanym przez tegoż organ terminie, żadna ze stron postępowania nie skorzystała z ww. praw i nie złożyła uwag i wniosków dotyczących postępowania.

Analizując szczegółowo akta sprawy przedmiotowego przedsięwzięcia, organ prowadzący postępowanie zmierzające do wydania niniejszej decyzji stwierdził jak niżej.

Celem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa portu lotniczego w Szymanach. Po rozbudowie będzie to port lotniczy kategorii D - lotnisko regionalne obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów rocznie. Przedmiotowy port lotniczy obsługiwać będzie samoloty o rozpiętości skrzydeł do 36 m i rozstawie kół skrajnych podwozia głównego do 9 m, dla których długość drogi startowej 2500 m będzie wystarczająca dla bezpiecznego wykonania operacji startu i lądowania (lotnisko kategorii I o kodzie referencyjnym 3C). Odstąpienie od realizacji przedsięwzięcia

spowoduje, iż nie zostaną osiągnięte cele określone w *Programie rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych* z 2007 r. Powyższy program za cel stawia likwidację izolacji regionów nie dysponujących infrastrukturą lotniskową (regiony: warmińsko-mazurski, podlaski i lubelski). W celu uzupełnienia sieci lotnisk o lotniska regionalne, proponuje się działania: zaadaptowanie istniejącej infrastruktury lotniskowej lub tam, gdzie jest to uzasadnione budowa nowego lotniska. Biorąc pod uwagę konsekwencje społeczno-gospodarcze, zaniechanie realizacji przedsięwzięcia spowoduje negatywne skutki dla rozwoju regionu, gdyż elementy infrastruktury komunikacyjnej, ułatwiające szybkie i wygodne połączenia, stanowią jedno z podstawowych kryteriów wyboru lokalizacji aktywności gospodarczej, w szczególności produkcyjnej, naukowej i usługowej.

Na obszarze województwa warmińsko – mazurskiego zlokalizowane są trzy lotniska wpisane do Rejestru Lotnisk Cywilnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego: Elbląg (cywilne lotnisko sportowe o trawiastej nawierzchni), Dajtki k. Olsztyna (cywilne lotnisko sportowe o trawiastej nawierzchni) i Kętrzyn (cywilne lotnisko sportowe, dwa pasy – o nawierzchni betonowej i trawiastej - używany tylko pas nieutwardzony). Lotnisko w Szymanach po rozbudowie i planowanych inwestycjach będzie miało charakter Regionalnego Portu Lotniczego, co spowoduje zwiększenie wachlarza alternatyw komunikacyjnych i pozwoli na intensywniejsze wykorzystanie zasobów turystycznych Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz spowoduje wzrost liczby miejsc pracy i przyczyni się do rozwoju gospodarczego regionu.

Istniejące lotnisko zlokalizowane jest w województwie warmińsko - mazurskim, w powiecie szczycieńskim, na obszarze gmin: Szczytno i Wielbark, w odległości ok. 10 km od Szczytna. Dojazd do lotniska ze Szczytna stanowi droga krajowa nr 57 Szczytno – Wielbark z odgałęzieniem w kierunku do miejscowości Sasek Mały (droga wojewódzka nr 435). Na terenie Portu Lotniczego znajduje się droga startowa o długości ok. 2000 m, płyty postoju samolotów oraz obiekty kubaturowe związane z obsługą portu lotniczego (terminal z wieżą kontroli lotów i budynkiem służb lotniskowych - przy płycie postojowej i drodze kołowania, zespół obiektów magazynowych, biurowych i technicznych - w zachodniej części lotniska). W rejonie zabudowy portowej istnieje sieć dróg dojazdowych i placów parkingowych, dostosowanych do obsługi komunikacyjnej obiektów na obszarze zabudowy portowej. Lotnisko nie prowadzi obsługi regularnych połączeń lotniczych, a obsługa operacji lotniczych odbywa się po wcześniejszym uzgodnieniu z dyżurnym portu. Zaopatrzenie lotniska w wodę realizowane jest z własnych ujęć - dwóch studni głębinowych w pobliżu budynku hydroforni. Kanalizacja sanitarna podłączona jest do osadników z poletkami drenarsko – rozsączającymi przy poszczególnych obiektach. Wody opadowe z nawierzchni startowej odprowadzane są kanalizacją deszczową do rowu w południowej części lotniska, natomiast wody opadowe z pozostałych nawierzchni lotniskowych i samochodowych odprowadzane są na przyległy teren lub do studni chłonnych. Realizacja przedmiotowej inwestycji polegającej na rozbudowie istniejącego Portu Lotniczego Szymany spowoduje zmianę dotychczasowego zainwestowania terenu zarówno na obszarze samego lotniska, jak i w jego bezpośrednim otoczeniu. W związku z rozbudową lotniska wykonane zostanie połączenie drogowe z istniejącą drogą krajową nr 57 w kierunku nowego dworca pasażerskiego, w postaci drogi dwupasowej, w wariantcie 1.

Lotnisko w Szymanach wykorzystywane było przez niemieckie lotnictwo wojskowe przed i w czasie II wojny światowej, a po jej zakończeniu przez polskie lotnictwo wojskowe. Od 1996 r., na podstawie Decyzji Ministra Obrony Narodowej zostało udostępnione na potrzeby lotnictwa cywilnego. W latach 1998 – 2003 Port Lotniczy Szymany obsługiwał ruch samolotów pasażerskich,

a liczba operacji lotniczych wahała się od 180 do 928 rocznie. W 2005 r. lotnisko zostało wpisane do Rejestru Lotnisk Cywilnych pod numerem 59, jako lotnisko cywilne użytku publicznego o kodzie referencyjnym 3C (zgodnie z klasyfikacją ICAO – lotnisko o długości pasa startowego od 1200 do 1800 m i mogące obsługiwać samoloty o rozpiętości skrzydeł od 24 do 36 m, przy całkowitym rozstawie zewnętrznych kół podwozia głównego od 6 do 9 m, np. Boeing 737, Airbus A 320). Lotnisko wpisane jest również do wykazu lotnisk i lądowisk AIP (stan na 15 listopada 2012 r.), jako lotnisko obsługujące nierozkładowy krajowy ruch lotniczy i może przyjmować samoloty o napędzie śmigłowym do kodu 3C włącznie, wykonujące niehandlowe operacje lotnicze zgodnie z procedurami VFR w dzień. Obecnie, lotnisko nie prowadzi obsługi regularnych połączeń lotniczych, a obsługa operacji lotniczych odbywa się po wcześniejszym uzgodnieniu z dyżurnym portu.

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne ma na celu rozbudowę portu lotniczego w Szymanach jako portu lotniczego kategorii D, tj. lotniska obsługującego mniej niż 1 mln pasażerów rocznie. Wskazany do realizacji wariant B przedsięwzięcia zakłada wydłużenie drogi startowej o ok. 500 m w kierunku północnym. Lotnisko będzie obsługiwało przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu oraz przewozy krajowe na liniach o dużym natężeniu ruchu, a także ruch General Aviation. Po rozbudowie lotnisko będzie spełniało parametry techniczne lotniska kategorii I o kodzie referencyjnym 3C z drogą startową o długości 2500 m i szerokości 45 m. Według zapisów Załącznika 14 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (ICAO) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. *w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych* (Dz. U. nr 122, poz. 1273), kategoria I oznacza lotnisko z drogą startową przyrządową z podejściem precyzyjnym - droga startowa przyrządowa obsługiwana przez ILS i/lub MLS i pomoce wzrokowe, przeznaczona do operacji z wysokością decyzji nie niższą niż 60 m (200 stóp) i widzialnością nie mniejszą niż 800 m lub zasięgiem widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszym niż 550 m. Zgodnie z klasyfikacją zawartą w Tabeli 1-1 Załącznika 14 ICAO, cyfra kodu referencyjnego 3 oznacza referencyjną długość startu samolotu do 1 800 m, natomiast litera oznacza dopuszczalną rozpiętość skrzydeł samolotu i odległość między zewnętrznymi krawędziami skrajnych kół głównego podwozia – C oznacza rozpiętość skrzydeł od 24 do 36 m (bez wartości 36 m) i odległość między zewnętrznymi krawędziami skrajnych kół głównego podwozia od 6 do 9 m (bez wartości 9 m).

Zgodnie z założeniami prognozy ruchu, z chwilą uruchomienia lotniska, tj. w 2016 roku, będzie ono obsługiwało ok. 57 000 pasażerów rocznie, a w ciągu 20 lat nastąpi wzrost liczby pasażerów korzystających z lotniska do co najmniej 731 300/rok. W początkowym okresie liczba operacji lotniczych (łącznie startów i lądowań) kształtować się będzie na poziomie 5 668 (w tym 4 740 w ruchu GA) operacji rocznie i w ciągu 20 lat wzrośnie do 17 038/rok (w tym 7 740 w ruchu GA). Lotnisko będzie otwarte 7 dni w tygodniu w godzinach 6:00 do 22:00 i wyposażone będzie w następujące elementy infrastruktury:

- nawierzchnie lotnicze i pomocnicze, w tym: droga startowa o długości ok. 2 500 m, drogi kołowania, płyta postojowa samolotów, płyta odladzania samolotów,
- lotnicze systemy nawigacyjne, w tym: lotnicze oświetlenie naziemne, PAPI, system ILS i światła podejścia, VOR/DME, radar,
- budynki portu lotniczego, w tym: budynek terminala pasażerskiego, budynek administracyjny, wieża kontroli lotów (TWR), budynek Lotniskowej Straży Pożarnej, magazyn chemikaliów,

- budowie i urządzenia budowlane, w tym: parking ogólnodostępny, parking dla pracowników, infrastruktura techniczna (wodno – kanalizacyjna i c.o.), ogrodzenie.

Na etapie eksploatacji na lotnisku będą realizowane następujące procesy:

- starty i lądowania statków powietrznych - wg procedur opracowanych zgodnie z wytycznymi ICAO,
- tankowanie statków powietrznych oraz pojazdów obsługi naziemnej,
- odladzanie samolotów,
- obsługa pasażerów – odprawa biletowa i bagażowa,
- obsługa CARGO,
- obsługa serwisowa samolotów.

Rozbudowę lotniska regionalnego użytku publicznego w województwie warmińsko – mazurskim rozpatrywano w trzech wariantach, zakładających długość drogi startowej ok. 2 500 m:

- w **wariancie A** – zakładającym wydłużenie drogi startowej o 140 m w kierunku północnym i ok. 360 m w kierunku południowym - wariant alternatywny;
- w **wariancie B** – zakładającym wydłużenie drogi startowej o ok. 500 m w kierunku północnym - wariant proponowany przez wnioskodawcę;
- w **wariancie C** – zakładającym wydłużenie drogi startowej o ok. 500 m w kierunku południowym - wariant alternatywny.

Wszystkie rozpatrywane warianty rozbudowy lotniska charakteryzują się następującymi parametrami:

- lokalizacja lotniska w odległości około 10 km od miasta Szczytno,
- powierzchnia terenu pod lotnisko wynosić będzie łącznie ok. 395 ha,
- droga startowa 02/20,
- współrzędne ARP lotniska (WSG-84) 53028'54,69''N, 020056'15,69''E,
- planowana zabudowa będzie zlokalizowana w obrębie lotniska.

Porównanie wariantów rozbudowy lotniska wykazało, że najkorzystniejszym środowiskowo i zarówno wskazanym do realizacji, będzie wariant B.

W ramach przedmiotowej inwestycji zostanie wybudowane połączenie drogowe – dwukierunkowa droga dwupasowa o szerokości 7 m, do istniejącej drogi krajowej DK 57. W raporcie o oś rozważano 2 warianty przebiegu drogi dojazdowej, o długości:

- wariant 1 – ok. 1440 m,
- wariant 2 – ok. 750 m.

W związku z budową ww. drogi dojazdowej, konieczne będzie przeprowadzenie wycinki drzew w obrębie płatu leśnego Mały Lasek, stanowiącego ubogi florystycznie bór sosnowy, którego drzewostan budują głównie sosna zwyczajna i świerk. Analizowany wariant 1 w znacznej mierze (od połączenia z drogą krajową) wykorzystuje istniejącą już drogę, która graniczy z płatem leśnym Mały Lasek, dlatego wycinka drzew na tym fragmencie będzie minimalna. Następnie planowana droga bieć będzie przez tereny z luźnymi, młodymi samosiewami sosny oraz przez łąki. W wariancie tym wycince ulegnie niewielki fragment powierzchni leśnej, stanowiącej granice lasu i istniejącej drogi oraz samosiewy sosny. Łączna powierzchnia wycinki w wariancie 1 wyniesie ok. 0,15 ha. Natomiast, w przypadku wariantu 2, wycince ulegnie ok. 0,8 ha płatu leśnego Mały Lasek. Dodatkowo, wariant ten zakłada zupełnie nowy przebieg drogi, którego realizacja spowoduje przecięcie powierzchni leśnej na pół, co spowoduje fragmentację oraz odsłonięcie wnętrza lasu. Ponadto, realizacja drogi dojazdowej w wariancie 2, poprzez fragmentację Małego Lasku, mogłaby

negatywnie wpłynąć na przemieszczanie się małych zwierząt w obrębie płątów i większych kompleksów leśnych, otaczających lotnisko. Biorąc powyższe pod uwagę, analiza ww. wariantów realizacji drogi, stanowiącej połączenie inwestycji lotniskowej z istniejącym układem drogowym, wykazała, że wariant 1, pomimo dłuższego przebiegu, wywrze mniej niekorzystny wpływ na środowisko przyrodnicze. Dla przedmiotowej drogi, niezależnie od wariantu przebiegu, nie stwierdzono przekroczeń wartości normatywnych w zakresie zanieczyszczeń powietrza i emisji hałasu.

Według założeń na lotnisku będą lądowały i startowały samoloty różnego typu i wielkości. Do obsługi połączeń niskokosztowych i czarterowych będą użytkowane samoloty typu Airbus A320 lub typu Embraer 145. Większy wpływ na zanieczyszczenie powietrza w wyniku spalania paliwa w silnikach lotniczych będą miały silniki turbodrzutowe CFM56-5, montowane również w samolotach Airbus A320. W związku z tym, do dalszych badań powietrza przyjęto, iż wszystkie połączenia niskokosztowe i czarterowe będą wykonywane przez tego typu samoloty. W kategorii samolotów obsługujących General Aviation w raporcie o oś rozpatrywano uwarunkowania techniczno – eksploatacyjne samolotu Cessna 150 z silnikiem Continental O-200, jako najczęściej wykorzystywany do szkoleń lotniczych, a największy ruch lokalny nad lotniskiem w Szymanach będą generowały właśnie loty szkoleniowe.

Oceniając wpływ inwestycji na pozostałe komponenty środowiska, stwierdza się, co następuje.

Lotnisko Szymany znajduje się w odległości ok. 10 km od miasta Szczytno, w rejonie zalesionym, bez występujących większych osad mieszkalnych. Od strony północno – wschodniej zlokalizowane są osiedla z zabudową w miejscowościach Szymany i Nowiny. Najbliżej inwestycji zlokalizowana jest zabudowa w postaci gospodarstwa znajdująca się po prawej stronie istniejącej drogi dojazdowej.

Zgodnie z pismami Wójta Gminy Wielbark z 10 lipca 2012 r. oraz Wójta Gminy Szczytno z 2 lipca 2012 r., obszar lotniska w Szymanach (oraz tereny wokół lotniska) nie jest objęty ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin: Szczytno i Wielbark. Z uwagi na fakt, że plany dla tych terenów nie zostały dotychczas uchwalone, w przedmiotowej sprawie nie ma zastosowania wymóg zgodności lokalizacji inwestycji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (art. 80 ust. 2 *ustawy o oś*).

Prace budowlane przy realizacji przedsięwzięcia będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy zostaną wytyczone w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Dla ochrony i minimalizacji zagrożenia związanego z pojawieniem się ścieków bytowo-gospodarczych na placach budowy, zostaną zainstalowane przenośne sanitariaty, których zawartość, w miarę potrzeb, będzie regularnie odbierana przez wyspecjalizowane firmy, posiadające właściwe zezwolenie. Zaplecza budowy będą lokalizowane poza obszarami wrażliwymi, w tym poza obszarami o płytko zalegającej wodzie gruntowej do 2 m p.p.t., których lokalizacja wskazana została w punkcie I.2.6 niniejszej decyzji.

Na etapie budowy lotniska wytworzone zostaną odpady związane z rozbiórką obiektów kubaturowych, nawierzchni drogowych, rozbiórką i przebudową infrastruktury technicznej (linie energetyczne, sieci wodociągowe, sieci gazowe, sieci teletechniczne, kanalizacja sanitarna, kanalizacja wodociągowa), wycinką drzewostanu (drzewa, krzewy), pracami ziemnymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego oraz funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla

pracowników. W czasie prowadzenia prac budowlanych powstaną zarówno odpady niebezpieczne (np.: destrukta asfaltowy), jak i inne niż niebezpieczne.

W trakcie eksploatacji lotniska główną grupę odpadów będą stanowiły odpady bytowe z obsługi terminalu lotniczego i samolotów, w większości będą to odpady opakowaniowe odpady z konserwacji i napraw sprzętu oraz odpady z utrzymania obiektów infrastruktury lotniskowej. Osobną grupę odpadów będą stanowiły odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych (w tym odpady wykazujące właściwości niebezpieczne). Ilość odpadów powstała w wyniku wystąpienia poważnej awarii jest trudna do oszacowania, o ilości zanieczyszczeń decydować będzie skala i rodzaj awarii, a także czas prowadzenia akcji ratowniczej przez wyspecjalizowane służby. Zbieraniem, transportem oraz zagospodarowaniem odpadów w trakcie funkcjonowania lotniska zajmować się będzie wyspecjalizowana firma, która posiada odpowiednie uprawnienia oraz stosuje technologie wymagane do usuwania tego typu odpadów.

Prace budowlane będą zorganizowane w sposób zapobiegający i minimalizujący ilość powstających odpadów budowlanych. W miarę możliwości, odpady będą wykorzystywane w miejscu ich wytworzenia, a odpady, które nie będą mogły zostać powtórnie wykorzystane oraz odpady niebezpieczne będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu, z zapewnieniem ich regularnego odbioru. Destrukt asfaltowy uzyskany w wyniku rozbiórki nawierzchni drogowych należy poddać analizie w celu zakwalifikowania go do właściwej grupy i podgrupy odpadów i określenia dalszego sposobu postępowania z tym odpadem. Zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji lotniska magazynowanie odpadów powinno przebiegać w zgodzie z obowiązującymi aktami prawa, a także w sposób nie zagrażający środowisku. Zebrane odpady niebezpieczne oraz odpady inne niż niebezpieczne należy magazynować w sposób selektywny na terenie wcześniej uszczelnionego zaplecza budowy. Odpady komunalne należy gromadzić selektywnie w przeznaczonych do ich czasowego magazynowania kontenerach, znajdujących się wyznaczonych w miejscach, a następnie wywozić na wyznaczone składowisko odpadów. Miejsce do czasowego magazynowania selektywnie zebranych odpadów należy zabezpieczyć przed gromadzeniem się w jego obrębie ptaków i innych zwierząt oraz przed opadami atmosferycznymi. Powinno się zapewnić zgodny z zasadami ochrony środowiska odzysk, a w następnej kolejności, zgodne z zasadami ochrony środowiska, unieszkodliwienie wszystkich powstałych odpadów.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia koniecznym będzie zdjęcie wierzchniej warstwy gleby, która zostanie odpowiednio oddzielnie zdeponowana i ponownie wykorzystana do rekultywacji terenu. Realizacja inwestycji wymagać będzie wymiany gruntów słabonośnych (potencjalnie tereny występowania gruntów organicznych, na których zwierciadło wody gruntowej występuje płycej niż 2 m p.p.t.). Szacuje się, że wymiana gruntów obejmie obszar lotniska o łącznej powierzchni ok. 5,7 ha, przy czym zakłada się, że objętość mas ziemnych związana z wymianą tych gruntów wyniesie ok. 285 tys. m³. Niezanieczyszczone masy ziemne zostaną wykorzystane do kształtowania terenu.

Etap likwidacji przedsięwzięcia spowoduje powstanie przede wszystkim odpadów związanych z rozbiórką obiektów kubaturowych nawierzchni lotniskowych i drogowych oraz rozbiórką infrastruktury technicznej. Będą to głównie odpady betonu i gruzu, asfalt, odpady materiałów ceramicznych i elementy wyposażenia, odpady drewna, szkło, tworzywa sztuczne, złom metali żelaznych i nieżelaznych oraz zużyte urządzenia i ich elementy.

Etap realizacji przedmiotowej inwestycji wiązać się będzie z wystąpieniem krótkotrwałych i czasowych emisji zanieczyszczeń do powietrza wynikających głównie z ruchu pojazdów oraz maszyn budowlanych, transportu materiałów i surowców i układaniem nawierzchni bitumicznych. Emisja w trakcie prac budowlanych może mieć także postać pyłów porywanych w trakcie transportu i przeładunku materiałów sypkich. Źródłem emisji pyłów będą również prace ziemne związane z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod inwestycję. Wpływ ten będzie okresowy, krótkotrwały i ograniczy się do terenu budowy. Właściwa organizacja terenu budowy i prac budowlanych - montażowych pozwoli ograniczyć wielkość i zasięg emisji substancji uciążliwych. Odkryte w trakcie budowy wykopy, miejsca składowania zebranego gruntu oraz miejsca składowania materiałów budowlanych, zostaną zabezpieczone przed pyleniem. Na czas budowy nawierzchnia dróg dojazdowych zostanie utwardzona lub utrzymywana w stanie ograniczającym pylenie. Plac budowy należy systematycznie porządkować, a koła pojazdów budowlanych, przed włączeniem się do ruchu na drogach publicznych, należy oczyścić tak, aby nie zanieczyszczać tych dróg.

Port Lotniczy w Szymanach będzie funkcjonował 7 dni w tygodniu, 16 godzin na dobę (6.00 – 22.00), czyli 5 840 godzin w roku. Przyjęty w niniejszej analizie czas pracy wszystkich emitorów lotniskowych, poza kotłowniami, będzie równy temu okresowi. W analizie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu zastosowano metodologię uproszczoną na podstawie opracowania *Airport Air Quality Manual* ICAO, First edition 2011. Emisja zanieczyszczeń z analizowanych samolotów jest rozpatrywana w cyklu LTO lądowanie - start, który obejmuje:

- podejście końcowe (final approach),
- kołowanie po płycie lotniska po przylocie (taxi-in),
- kołowanie po płycie lotniska przed odlotem (taxi-out),
- start (take-off),
- wznoszenie (climb-out).

Działania te mają miejsce w pobliżu lotniska, na wysokości poniżej 3 000 stóp, czyli około 914 m nad poziomem terenu. Emisja spalin na większych wysokościach nie ma bezpośredniego wpływu na stan aerosanitarny w warstwie przyziemnej. Na obecnym etapie zawansowania przedsięwzięcia rozbudowy Portu Lotniczego w Szymanach opracowane zostały projekty procedur precyzyjnego podejścia dla progu 02 i progu 20. W obu procedurach punkty rozpoczęcia podejścia końcowego wyznaczono w odległości 7,8 km od lotniska, na wysokości 550 m. W związku z tym w obliczeniach emisji zanieczyszczeń z silników Airbus A320 przeanalizowano podejście do lądowania z wysokości 550 m, pod kątem 3°, na kierunku prostym. Do analizy fazy wznoszenia samolotów Airbus A320, z powodu niewyznaczenia procedur odlotów, założono wznoszenie do wysokości 914 m, pod kątem 9°, na kierunku prostym. W przypadku samolotów Cessna 150 wykorzystano schemat operacji lotniczych VFR i przyjęto wznoszenie do wysokości 300 m i podejście do lądowania z wysokości 300 m, w odległości od lotniska równej około 6 km. Operacje lotnicze samolotów Airbus A320 i Cessna 150 w cyklu LTO potraktowano jako emitery liniowe. Fazy kołowania i startu obliczono według modelu Caline 3, natomiast pozostałe fazy przy zastosowaniu modelu standardowego, który umożliwia analizę emitorów na różnych wysokościach. Do obliczenia emisji maksymalnej założono, że w 2016 r. w ciągu 1 godziny mogą wystąpić maksymalnie 2 operacje lotnicze (1 start i 1 lądowanie) wykonane przez samolot Airbus A320, natomiast w 2035 r. 8 operacji lotniczych (4 starty i 4 lądowania). W odniesieniu do samolotu

użytkowanego przez lotnictwo ogólne (General Aviation), tj. samolotu Cessna 150 przyjęto, że w 2016 r. w ciągu 1 godziny może wystąpić maksymalnie 1 operacja lotnicza startu i lądowania, natomiast w 2035 r. 2 operacje lotnicze startu i lądowania. Przyjęto, że operacje te mogą mieć miejsce na każdym kierunku drogi startowej. Na lotnisku w Szymanach droga startowa ułożona jest zgodnie z kierunkami przeważająco wiejących wiatrów. Dzięki takiemu usytuowaniu droga startowa jest również dobrze wentylowana, co znacząco obniża stężenie spalin w powietrzu. Biorąc pod uwagę powyższe zalecenia i różę wiatrów dla lotniska w Szymanach, do dalszych obliczeń przyjęto, że 70% operacji lotniczych (startów i lądowań) będzie odbywać się na wyposażonym w ILS kierunku 02 (na północny wschód), natomiast 30% na kierunku 20 (na południowy zachód).

Paliwem dla samolotów Airbus A320 jest nafta lotnicza JET A-1. Obecnie wykorzystywane silniki samolotowe charakteryzują się relatywnie niską emisją spalin, w skład których wchodzi przede wszystkim: pył zawieszony, dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory. Paliwem dla samolotów Cessna 150 jest paliwo lotnicze Avgas, w wyniku spalania którego emitowane są głównie: dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory. Spośród emitowanych węglowodorów około 80% stanowią węglowodory alifatyczne i 20% węglowodory aromatyczne.

Ponadto, źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą pomocnicze zespoły napędowe APU, używane do zasilania samolotu przy wyłączonych silnikach. Samoloty Airbus A320 wyposażone są również w pomocnicze zespoły napędowe APU GTCP 36-300 o mocy 80 kW, pracujące na paliwie lotniczym JET A-1. Wielkość emisji z tej jednostki napędowej zależy od czasu pracy APU oraz ilości operacji lotniczych. Średni czas pracy APU przy 1 operacji lotniczej samolotu Airbus A320 wynosi około 0,4 godziny. Przy działaniu APU emitowane będą głównie: dwutlenek azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne i alifatyczne oraz pył zawieszony.

Na terenie lotniska ma miejsce wiele operacji naziemnej obsługi samolotów związanych z ruchem maszyn i pojazdów (obsługa pasażerów, bagażu i ładunków cargo, obsługa płytowa statków powietrznych, obsługa kabinowa i pokładowa statków powietrznych, obsługa techniczna – administracyjna samolotów, obsługa załóg samolotów, transport naziemny pomiędzy statkiem powietrznym i terminalem). Emisja z nimi związana jest bezpośrednio zależna od ilości obsługiwanych na lotnisku statków powietrznych oraz ich typu czy wielkości. Samoloty typu Airbus A320 wymagają obsługi znacznie większej liczby urządzeń i maszyn niż samoloty typu Cessna 150, których obsługa ogranicza się do tankowania oraz, w niektórych przypadkach, do uruchomienia naziemnego agregatu prądotwórczego. Z tego względu w obliczeniach emisji GSE uwzględniono samoloty Airbus A320, a pominięto samoloty użytkowane przez lotnictwo ogólne - samolot Cessna 150. Przy działalności naziemnej obsługi lotniska emitowane będą głównie: dwutlenek azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne i alifatyczne oraz pył zawieszony.

Źródłem niezorganizowanej emisji zanieczyszczeń na terenie Portu Lotniczego będzie także transport osobowy indywidualny i zbiorowy oraz transport dostawczy. Natężenie ruchu komunikacyjnego określono na podstawie prognozowanej rocznej liczby pasażerów (2016 r.- 57 000 osób, a w 2035 r.- 731 300), czasu funkcjonowaniu lotniska (365 dni w roku, 16 godzin na dobę), rodzaju środków transportu (75% pasażerów będzie korzystać z komunikacji indywidualnej, a 15% z komunikacji autobusowej) oraz średniej prędkości – 50 km/h.

Niezorganizowanym źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza będzie również zespół parkingów o powierzchni około 3000 m². Na terenie Portu Lotniczego będzie funkcjonowało pięć projektowanych kotłowni olejowych: w strefie A w budynkach planowanej strażnicy Lotniskowej Straży Pożarnej, administracji lotniska, bazy Służb Ochrony Lotniska i służb lotniskowych (o mocy 65 kW - 110 kW) oraz w strefie B – na potrzeby terminalu – 2 kotły o mocy 840 kW każdy. Kotłownie będą działały niezależnie od godzin funkcjonowania portu lotniczego, przez 7 dni w tygodniu, 24 godziny na dobę, czyli 8 760 godzin w roku. Ze względu na różne zapotrzebowanie na moc grzewczą w sezonie grzewczym i poza sezonem grzewczym przyjęto dwa okresy obliczeniowe kotłowni: okres 1 – 4 380 godzin i okres 2 – 4 380 godzin. Pracę emitorów innych niż kotłownie również podzielono na dwa okresy: okres 1 (sezon grzewczy kotłowni) - 2 920 godzin i okres 2 (poza sezonem grzewczym kotłowni) - 2 920 godzin, łącznie 5 840 godzin w roku. Do analiz przyjęto, m.in., stosowanie jako materiału opałowego lekkiego oleju opałowego o maksymalnej zawartości siarki 0,2%. W obiektach w całej strefie po zachodniej stronie (infrastruktura istniejąca, strefa „A”) pasa startowego, w tym w budynku nowego dworca, planuje się zainstalowanie kotłowni na olej opałowy. Mniejsze kubaturowo obiekty na lotnisku zostaną przyłączone do lokalnej sieci grzewczej lub będą ogrzewane elektryczne.

Ponadto, źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza, o niewielkim i nieistotnym znaczeniu dla jakości powietrza na analizowanym obszarze będą operacje związane z tankowaniem statków powietrznych. W ramach analizowanego przedsięwzięcia nie przewiduje budowy bazy paliw, a statki powietrzne będą tankowane przy użyciu autocystern, natomiast pojazdy obsługi będą tankowane poza granicami lotniska. Podczas tankowania, do powietrza emitowane będą lotne związki organiczne VOC, w tym głównie węglowodory alifatyczne i aromatyczne. Emisja w czasie tankowania kerozyny, z uwagi na niską prężność par paliwa JET A1 oraz sposób połączenia dyszy tankowania, będzie bardzo mała. W trakcie tankowania benzyny lotniczej AVGAS dochodzić będzie do znacznego odparowania węglowodorów. Jednak, ze względu na relatywnie małą założoną liczbę samolotów stacjonujących na lotnisku, wielkość rocznej emisji z tankowania tej benzyny będzie mała. W związku z powyższym, uznano, że tankowanie samolotów jest nieistotnym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza w przedmiotowym przedsięwzięciu.

W okresie zimowym na płycie lotniska, na specjalnie wyodrębnionym stanowisku, przeprowadzany będzie proces odladzania statków powietrznych. Główne składniki środków do odladzania statków powietrznych to woda i glikol propylenowy lub etylenowy. Emisja glikolu do powietrza będzie następowała w czasie nanoszenia preparatu na powierzchnię samolotu oraz w czasie kołowania, startu i wznoszenia samolotu, kiedy pozostałości preparatu będą zmywane z jego powierzchni. Będzie to jednak bardzo mała emisja i praktycznie niemożliwa do określenia. Ponadto, w sezonie zimowym odladzaniu podlegać będzie: droga startowa, drogi kołowania, przeciwpożarowe, wewnętrzne, dojazdowe, parkingi i chodniki. Główne składniki preparatów, które mogą być stosowane do odladzania terenu lotniska to mocznik, mrówczan potasu, mrówczan sodu lub octan potasu. Magazynowanie i używanie środków do odladzania nie stanowi źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza. Preparaty te będą przechowywane w odpowiednich warunkach, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Glikol oraz ww. składniki preparatów nie są wymienione w rozporządzeniach Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu* (Dz. U. Nr 0 z 2012 r., poz.

1031) oraz z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87).

Wyniki obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza wokół analizowanego Portu Lotniczego w Szymanach przedstawiono w dwóch perspektywach czasowych – 2016 r. i 2035 r. Stężenia zanieczyszczeń nie przekroczyły wartości dopuszczalnych. Przeprowadzona analiza wykazała, że skumulowane oddziaływanie wszystkich źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza z terenu rozbudowywanego Portu Lotniczego nie będzie powodowało ponadnormatywnej uciążliwości dla otoczenia. Poziomy emisji poszczególnych zanieczyszczeń z analizowanego terenu, poza granicami terenu należącego do Portu Lotniczego, zarówno w 2016 r., jak i w 2035 r. nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu i wartości odniesienia określonych w ww. rozporządzeniach. Ponadto zaprojektowanie nowoczesnego systemu obsługi samolotów zminimalizuje ilość używanego sprzętu obsługi naziemnej.

Ewentualna likwidacja inwestycji będzie wiązała się z oddziaływaniami na stan jakości powietrza podobnymi do tych, które będą miały miejsce na etapie rozbudowy. Związana będzie z pracą maszyn budowlanych używanych do prac rozbiórkowych oraz pojazdów ciężarowych wywożących gruz. Wielkość, zasięg oraz czas emisji zanieczyszczeń pyłowo - gazowych będzie zbliżony do poziomów z fazy rozbudowy, w związku z tym także i wpływ tego etapu przedsięwzięcia na stan aerosanitarny powietrza można uznać za nieistotny, gdyż nie spowoduje trwałych negatywnych zmian.

Przewidywane oddziaływanie akustyczne, występujące na etapie prac budowlanych, będzie miało charakter tymczasowej emisji nieorganizowanej, zmieniającej się wraz z przemieszczaniem się poszczególnych maszyn i urządzeń budowlanych oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Poziom hałasu generowany przez maszyny będzie zależny od wykonywanych w danym momencie robót budowlanych i kształtował się będzie najczęściej w granicach 70-80 dB(A) w odległości 10 m od urządzenia. Bazy materiałowe i zaplecze budowy będą zorganizowane w granicach terenu własności inwestora, w środkowej części lotniska, po wschodniej stronie pasa startowego, w znacznym oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej. Prace ciężkiego sprzętu używanego podczas realizacji takich inwestycji charakteryzują się wysokimi poziomami hałasu emitowanymi do środowiska oraz wywoływaniem drgań w środowisku. Będą to oddziaływania okresowe i krótkotrwałe, zależne od miejsca i intensywności prowadzonych prac. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej, podczas prac budowlanych stosowany będzie specjalistyczny i atestowany sprzęt. Stosownie do wskazań niniejszej decyzji, prace budowlane i montażowe, w pobliżu terenów zabudowy objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone w porze dnia (np. pomiędzy godz. 6.00 – 22.00) i będą zaplanowane tak, aby ich uciążliwość występowała w możliwie najkrótszym okresie. W przypadku konieczności przeprowadzenia głośnych prac, należy prowadzić je intensywnie w wyznaczonych przedziałach czasowych, a nie w czasie całych zmian roboczych. Podczas prac budowlanych należy zadbać o całkowite wyłączanie, a jeżeli to nie możliwe, redukcję mocy urządzeń generujących hałas, jeżeli w określonej chwili nie są one wykorzystywane. Oddziaływanie akustyczne na etapie ewentualnej likwidacji inwestycji będzie wiązało się z udziałem ciężkiego sprzętu. Oddziaływanie tego typu będzie, krótkotrwałe i ustąpi po zakończeniu fazy likwidacji.

Głównym źródłem hałasu w fazie eksploatacji lotniska będą statki powietrzne poruszające się zgodnie z zakładanymi procedurami startu i lądowań. Poziom hałas będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz rodzaju statków powietrznych, a także od ich parametrów technicznych i eksploatacyjnych. Analizę oddziaływania hałasu lotniczego wykonano na rok oddania do użytkowania, tj. 2016 r. oraz dla roku 2035, tj. 20 lat po oddaniu lotniska do użytkowania, przy założeniu, że w sposób ciągły użytkowane będą trzy typy statków powietrznych: regionalne samoloty komunikacyjne, lekkie samoloty szkoleniowe z napędem tłokowym i lekkie samoloty dyspozycyjne z napędem turbośmigłowym. Głównymi źródłami hałasu związanymi z funkcjonowaniem planowanego lotniska będzie ruch statków powietrznych, eksploatowanych na lotnisku oraz operacje naziemne (np. włączanie i wyłączanie zespołów napędowych oraz próby silników). Tereny w okolicy planowanego do rozbudowy lotniska są to głównie obszary leśne. Po wschodniej stronie dominuje zagospodarowanie rolnicze oraz znajdują się miejscowości Szymany, Szymanki oraz Nowiny, zlokalizowane wzdłuż drogi krajowej nr 57. Dodatkowo na południe od pasa startowego w odległości ok. 4 km zlokalizowana jest miejscowość Kucbork.

W trakcie eksploatacji lotniska będzie emitowany hałas ze źródeł stacjonarnych (systemów wentylacyjnych i klimatyzacyjnych, statków powietrznych w trakcie próby i grzania silników na płycie postojowej) oraz niestacjonarnych (samoloty wykonujące operacje startu, lądowania oraz kołowania, pojazdy obsługi lotniska oraz ruch samochodów dowożących pasażerów do portu lotniczego). W budynku nowego dworca przewiduje się budowę instalacji chłodniczych dla: chłodnic w centralach wentylacyjnych oraz klimakonwektorów (fan-coili) sufitowych w pomieszczeniach. Na dachu budynku przewidziano agregat chłodniczy chłodzony powietrzem.

Zgodnie z koncepcją rozbudowy lotniska w Szymanach, operacje lotnicze będą wykonywane jedynie w dzień, dlatego obliczenia hałasu z tego źródła wykonano jedynie dla pory funkcjonowania lotniska. Natomiast hałas będący wynikiem obsługi urządzeń technicznych i ruchu samochodów i autokarów (zarówno dla pory dnia jak i nocy) swoim zasięgiem nie przekroczy wartości dopuszczalnych na granicy terenu własności inwestora. W obliczeniach uwzględniono natężenie ruchu komunikacyjnego dla normatywnych czasów obserwacji dla pory dziennej jednej doby oraz porę nocy (założono ruch obsługi technicznej - w ciągu każdej godziny nocy 1 pojazd lekki i 1 pojazd ciężki). Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że zasięg oddziaływania hałasu z drogi nie przekroczy granicy pasa drogowego, a więc oddziaływanie hałasu w wyniku planowanej inwestycji sprowadzać się będzie jedynie do operacji startów i lądowań statków powietrznych.

Stosownie do obowiązujących przepisów, do obliczeń przyjęto najbardziej niekorzystną ze względów akustycznych dobę z maksymalną liczbą lotów. Równocześnie przyjęto założenie, że normatywny czas ekspozycji hałasu dla pory dziennej wynosi 12 godzin. Przeprowadzono równocześnie kompleksową analizę zmienności intensywności ruchu lotniczego. Wzięto pod uwagę oba kierunki, operujące na lotnisku typy statków powietrznych oraz obciążenie tras dolotowych i odlotowych. Przyjęto oszacowany w opracowaniu procentowy udział ruchu lotniczego na poszczególnych trasach. W przypadku reprezentatywnej doby przyjęto procentowy udział lotów na poszczególnych trasach. Na podstawie wytypowanych danych wejściowych, przeprowadzono symulacje dla rozkładu ponadnormatywnych wartości hałasu, uwzględniając najbardziej uciążliwe oraz najbardziej typowe sytuacje w rejonie lokalizacji projektowanego

lotniska. W raporcie ooś przedstawiono zasięg stref hałasu lotniczego dla emisji hałasu wokół lotniska w porze dnia od:

- startów i lądowań w roku 2016 LAeq D = 60 dB
- startów i lądowań w roku 2035 LAeq D = 60 dB.

W obliczeniach uwzględniono dwa zestawy planowanych typów samolotów: Baron 58P i ATR.

Obliczenia wykazały że wykonywanie operacji lotniczych wyłącznie w porze dnia, tj. od godziny 6:00 do godziny 22:00, pozwoli na ograniczenie oddziaływania hałasu do tego stopnia że izofona 60 dB dla 2016 r. nie wychodzi poza teren lotniska, natomiast izofona 60 dB dla roku 2035 wychodzi nieznacznie poza teren lotniska, ale nie będzie przekraczać granic terenów, na których występuje zabudowa mieszkaniowa.

W celu minimalizacji oddziaływania akustycznego należy:

- zoptymalizować profile startów,
- nie wykonywać przelotów na niskim pułapie nad zabudową mieszkaniową,
- egzekwować ustalone trasy dolotowe i odlotowe z lotniska,
- prowadzić okresowe, a po przekroczeniu 10 tys. operacji w ciągu roku, ciągłe monitorowanie hałasu lotniczego.

Wyniki obliczeń wykazały, że izofona 60 dB dla roku 2016 nie wychodzi poza teren lotniska natomiast izofona 60dB dla roku 2035 wychodzi nieznacznie poza teren lotniska ale nie zachodzi na tereny, na których występuje zabudowa chroniona, w związku z czym nie zachodzi potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Zgodnie z przeprowadzoną analizą, nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na granicy terenów chronionych, określonych rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. Nr 120 poz. 826) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. *zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. poz. 1109). Jednakże, w celu weryfikacji obliczeń, dla oceny rzeczywistych oddziaływań hałasowych przedmiotowego przedsięwzięcia, konieczne jest przeprowadzenie pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływań akustycznych na tereny wymagające ochrony przed hałasem. W analizie porealizacyjnej, na podstawie przeprowadzonych pomiarów, porównane zostaną ustalenia dokonane w raporcie ooś i niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia. Ponadto, zainstalowany zostanie okresowy system monitorowania hałasu lotniczego. Zarządzający planowanym do budowy lotniskiem w Szymanach, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. *w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem* (Dz. U. Nr 140, poz. 824 ze zm.), zobowiązany będzie do prowadzenia okresowego monitoringu hałasu (co 5 lat) wprowadzanego do środowiska przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych, w związku z eksploatacją lotniska. Okresowe pomiary poziomów hałasu lotniczego należy wykonać zgodnie z referencyjną metodyką, w punktach pomiarowych zlokalizowanych wg kryteriów wskazanych w załączniku nr 2 do ww. rozporządzenia. Natomiast szkolne operacje lotnicze charakteryzują się inną specyfiką poszczególnych etapów lotu poprzez (np. loty na niższych wysokościach), dlatego powinny być uwzględnione w wynikach monitoringu. Ponadto, wskazano na konieczność uwzględnienia w wynikach monitoringu weryfikacji pomiarowej natężenia ruchu lotniczego oraz jego rozkładu na

poszczególne trasy dolotowe i odlotowe z lotniska, a także weryfikacji pomiarowej uciążliwości hałasowej lotniska w okresie wzmożonej aktywności ptaków. W przypadku, gdy z pomiarów wykonanych w ramach analizy porealizacyjnej czy monitoringu hałasu zajdzie potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, możliwe będzie indywidualne zabezpieczenie budynków mieszkalnych poprzez wzmocnienie izolacyjności akustycznej zewnętrznych przegród budowlanych (wymiana stolarki okiennej).

Źródłami promieniowania elektromagnetycznego na terenie przedmiotowej inwestycji będą urządzenia związane z systemami nawigacji, kontroli naziemnej, wspomagania lądowania przy ograniczonej widoczności (ILS) i komunikacji lotniczej. Urządzenia te usytuowane będą w granicach lotniska, a zatem ich oddziaływanie będzie miało charakter lokalny, charakteryzujący się zasięgiem od kilku metrów - w przypadku urządzeń radiokomunikacyjnych, do 35 m - w przypadku systemu nawigacyjnego lub wspomagania lądowania. W obydwu przypadkach obszar oddziaływania mieścić się będzie w granicach portu lotniczego i będzie niedostępny dla ludzi. W przypadku radarów na wieży kontroli lotów oraz systemu ILS, wiązka promieniowania będzie występowała wysoko ponad poziomem terenu - w przestrzeni niedostępnej dla ludzi, lub też będzie skierowana w górę - jak w przypadku systemu ILS, nie powodując zagrożenia, ani dla zdrowia ludzi, ani też dla środowiska. Funkcjonowanie urządzeń stanowiących źródła emisji promieniowania elektromagnetycznego nie będzie powodowało przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska, ani poza terenem lotniska, ani też w tej części jego obszaru, do którego mają dostęp podróżni, osoby postronne i pracownicy nie uprawnieni do wykonywania czynności związanych z obsługą i konserwacją tych urządzeń. Ewentualna awaria tych obiektów nie spowoduje żadnego ryzyka dla zdrowia ludzi, a jedynie zaprzestanie ich funkcjonowania.

Obszar inwestycji leży w dorzeczu Wisły i odwadniany jest przez rzekę Omulew oraz jej dopływ - rzekę Sawicę. Teren planowanego przedsięwzięcia zakwalifikowano jako obszary nie zagrożone podtopieniami. Na obszarze lotniska zinwentaryzowano tereny podmokłe (dwa niewielkie obszary: w północnej i południowej części lotniska). Południowa część obszaru przedmiotowej inwestycji odwadniana jest poprzez rów odwadniający uchodzący do rzeki Sawicy. Ww. rów został zbudowany na potrzeby odwodnienia terenu istniejącego lotniska i nie jest ujęty w ewidencji urządzeń melioracji wodnych. Obecny stan techniczny rowu jest niezadowalający. Rów prowadzi wody okresowo, odprowadzając wody powierzchniowe pochodzące z opadów oraz roztopów wiosennych, przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała obecności w nim ichtiofauny. Realizacja inwestycji wiązać się będzie ze zmianą rozwiązań w zakresie systemu odwodnienia istniejącego lotniska. Rów odprowadzający obecnie wody opadowe i roztopowe z terenu lotniska, znajdujący się w południowej części lotniska, zostanie zasypany w celu likwidacji potencjalnych miejsc rozrodu płazów. Wody opadowe i roztopowe zostaną zebrane w system drenażowy. Prace związane z budową drenażu przeprowadzone będą poza okresem rozrodu płazów tj.: poza okresem od 1 kwietnia do 15 czerwca, pod nadzorem przyrodniczym.

Zagrożeniem dla środowiska gruntowo-wodnego na etapie prac budowlanych będzie wypłukiwanie zanieczyszczeń ze składowisk materiałów budowlanych, a także wycieki smarów i paliw ze środków transportowych i maszyn. W celu uniemożliwienia przedostawania się ewentualnych zanieczyszczeń do ziemi, w trakcie prac budowlanych należy zachować szczególną ostrożność (zwłaszcza podczas magazynowania i przelewania paliw na zapleczu budowy), zapewnić dobry stan techniczny sprzętu używanego do robót budowlanych oraz zabezpieczyć

teren magazynu materiałów budowlanych, zaplecza budowy oraz miejsce czasowego postoju maszyn budowlanych. Zapewniona zostanie prawidłowa eksploatacja sprzętu budowlanego i środków transportu oraz okresowa konserwacja sprzętu i maszyn. Materiały budowlane i substancje chemiczne, używane do budowy, składowane będą w wydzielonych miejscach na utwardzonym terenie. Paliwa i smary należy przechowywać w szczelnych zbiornikach w wydzielonych miejscach. Dla minimalizacji zagrożenia związanego z pojawieniem się ścieków socjalno – bytowych na placach budowy zainstalowane zostaną przenośne sanitariaty ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Nie należy lokalizować przenośnych sanitariatów oraz placów parkingowych maszyn, sprzętu i urządzeń budowlanych w miejscach płytko zalegającej wody gruntowej. Ponadto, place budowy wyposażone będą w środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych, a tym samym minimalizujące możliwość skażenia gruntu. Realizacja inwestycji wymagać będzie odwodnienia terenu przeznaczonego pod budowę lotniska oraz usunięcia warstw gruntów słabonośnych, co może przyczynić się do krótkotrwałego obniżenia zwierciadła wód gruntowych. Czasowe odwodnienia wykopów mogą doprowadzić do okresowych, odwracalnych zmian stosunków wodnych na terenie lotniska oraz do czasowego zaburzenia przepływu wód podziemnych.

Negatywne oddziaływanie na etapie eksploatacji lotniska wiązać się może przede wszystkim z zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i podziemnych, wynikającym ze spływów wód opadowych z nawierzchni szczelnych, dróg lotniczych, parkingów oraz środków chemicznych używanych do zimowego utrzymania dróg i infrastruktury lotniskowej, w tym do odladzania samolotów. Funkcjonowanie lotniska może również przyczynić się do zanieczyszczenia wód w wyniku wycieku do środowiska substancji ropopochodnych. Do takich sytuacji może najczęściej dochodzić w miejscach tankowania i naprawy samolotów. Zasilanie lotniska w wodę przewidziano w dwóch wariantach: z własnych ujęć (dwie studnie głębinowe istniejące) na terenie lotniska oraz z wodociągu miejskiego w Szymanach. Z projektowanego wodociągu o długości ok. 1 km, zasilana będzie instalacja dla celów socjalno-bytowych oraz instalacja hydrantów wewnętrznych. Woda ciepła przygotowywana będzie w kotłowni zasilanej olejem opałowym. Dla instalacji ciepłej wody projektuje się cyrkulację.

Głównymi zanieczyszczeniami zawartymi w ściekach opadowych z powierzchni szczelnych na obszarze lotniska są: zawiesiny ogólne, węglowodory ropopochodne, metale ciężkie oraz chlorki stosowane podczas zwalczania śliskości zimowej. Zanieczyszczone wody opadowe z terenów utwardzonych ujmowane będą w kanalizację deszczową (kanalizacja wody brudnej – wody opadowe z parkingów i nawierzchni lotniczych, z płyty do odladzania samolotów oraz kanalizacja wody czystej – wody opadowe z dachów). Wody „czyste” z powierzchni dachów planuje się wykorzystać do celów gospodarczych na terenie lotniska (np. do celów podlewania murawy itp.). Przewiduje się remont, przebudowę, budowę nowych kolektorów wód opadowych przy drodze startowej, drodze kołowania i płycie postoju samolotów. Wody opadowe i roztopowe z obszaru płyty postojowej samolotów (PPS) odprowadzane będą kolektorami kanalizacji deszczowej do poletek rozsączających. Stanowisko do odladzania samolotów wyposażone będzie w oddzielny system drenażowy i wyprofilowane tak, aby umożliwiała zebranie zanieczyszczonych chemicznie ścieków i bezpieczne ich odprowadzenie do szczelnego zbiornika. Ścieki z odladzania będą gromadzone w szczelnym, zakrytym zbiorniku retencyjnym o pojemności 100 m³ (do 7 dni), aż do pełnej biodegradacji (pełnego rozkładu substancji aktywnych).

Po sprawdzeniu stanu chemicznego będą kierowane do sieci odwodnienia płyty postoju samolotów i ostatecznie, poprzez poletka rozsączające, do gruntu. Wody z terenów utwardzonych lotniska (wyłączając PPS) odprowadzane będą poprzez kolektory kanalizacji deszczowej do odbiornika ostatecznego – rowu melioracyjnego (dopływ rzeki Sawicy) zlokalizowanego po południowo - wschodniej stronie lotniska. Wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiorników ostatecznych, zostaną oczyszczone w osadnikach i separatorach związków ropopochodnych. Na wypadek wystąpienia awarii przewidziano możliwość szybkiego zamknięcia odpływu do odbiornika (np. balonem) i zatrzymanie ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych. Kanalizacja sanitarna będzie zbierała ścieki socjalno-bytowe z zabudowy obiektowej lotniska. Ścieki sanitarne odprowadzane będą kolektorem tłocznym do istniejącej kanalizacji sanitarnej w miejscowości Nowiny. Ponadto przeprowadzanie ewentualnych napraw i konserwacji sprzętu wykorzystywanego na lotnisku dokonywane będzie w miejscach wyposażonych w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże. W przypadku występowania w obiektach ścieków tłustych i olejowych na przyłączach należy przewidzieć separatory oleju i piasku.

Realizacja projektowanej inwestycji przewiduje trwałą i okresową zmianę struktury geomorfologicznej oraz funkcji powierzchni ziemi, w tym wierzchniej warstwy glebowej. Do trwałej zmiany użytkowania gruntów dojdzie w wyniku zajęcia terenów pod rozbudowę lotniska - konieczność wyłączenia gruntów z eksploatacji rolnej lub leśnej oraz zrębu zupełnego w granicach lotniska. Prace budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu spowodują mechaniczne, trwałe i okresowe zmiany profilu glebowego oraz struktury i porowatości gleby. Nastąpią również trwałe i okresowe zmiany w budowie geologicznej związane ze zniszczeniem podpowierzchniowego profilu warstwy gruntu oraz przemieszczaniem mas ziemnych - prace budowlane mające na celu wyrównanie terenu, wykonywanie wykopów pod infrastrukturę. Jednak ze względu na rozmiary wykopów nie będzie to oddziaływanie znaczące.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z 2011 r. Nr 49, poz. 549). Przedsięwzięcie wchodzi w skład obszaru jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP) oznaczonego europejskim kodem PLRW2000202654299 – *Omulew od Czarnej Rzeki do Sawicy z Sawicą od wypływu z jez. Sasek Mały*, zaliczonej do regionu wodnego Środkowej Wisły. Planowana inwestycja leży w regionie wodnym Środkowej Wisły obszaru jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 50 w obszarze dorzecza Wisły. W ww. *planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* stan ekologiczny ww. jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych oceniono jako dobry i rozpatrywane jednolite części wód nie są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla analizowanej naturalnej części wód powierzchniowych oraz wód podziemnych jest ochrona i utrzymanie dobrego stanu tych wód. Projektowane przedsięwzięcie, dzięki wskazanym w sentencji niniejszej decyzji zabezpieczeniom środowiska gruntowo-wodnego, w tym systemowi urządzeń oczyszczających ścieki, nie wpłynie na pogorszenie obecnego stanu wód, a co za tym idzie planowana inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w palnie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Cały teren Portu Lotniczego znajduje się na obszarze GZWP nr 215 (Subniecka Warszawska). Jest to zbiornik o charakterze porowym, którego warstwy wodonośne znajdują się

w utworach trzeciorzędowych na głębokości poniżej 150 m p.p.t. Głównym poziomem użytkowym w rejonie planowanego lotniska jest poziom czwartorzędowy. Na północ od inwestycji, w odległości ok. 400 m zinwentaryzowano GZWP nr 213 (Zbiornik międzymorenowy Olsztyn). Jest to zbiornik wstępnie wyznaczony o charakterze porowym, którego warstwa wodonośna znajduje się w utworach czwartorzędowych na głębokości ok. 20-50 m p.p.t. Na terenie inwestycji nie stwierdzono ujęć wód podziemnych. Najbliżej zlokalizowane ujęcia znajdują się w Stacji Wodociągowej w miejscowości Szymany.

Źródłami zagrożenia dla powierzchni ziemi na etapie eksploatacji lotniska będą przede wszystkim zanieczyszczenia z obsługi samolotów (mycie, odladzanie, tankowanie) oraz środki używane w celu utrzymania nawierzchni darniowych. Funkcjonowanie lotniska może również przyczynić się do skażenia gruntu w wyniku wycieku do środowiska substancji ropopochodnych. Do takich sytuacji może najczęściej dochodzić w miejscach tankowania i naprawy samolotów. Na terenie lotniska inwestor nie przewiduje lokalizacji bazy paliw. Pojazdy obsługi będą tankowane poza granicami lotniska, natomiast tankowanie samolotów będzie realizowane na płycie postojowej lotniska, bezpośrednio ze specjalistycznych cystern-dystrybutorów, spełniających normy w zakresie przechowywania i dystrybucji paliwa lotniczego. Inwestor uznał, że z uwagi na stosunkowo niewielką liczbę operacji lotniczych, najkorzystniejsze z punktu widzenia środowiskowego oraz ekonomicznego, będzie zaopatrywanie samolotów w paliwo przy wykorzystaniu cystern samochodowych (początkowo dwie cysterny do przewozu nafty lotniczej - kerozyny o pojemności ok. 20 ton każda oraz zakup kolejnej cysterny po 2020 r.). Tankowanie paliwa w samolotach pasażerskich odbywać się będzie ciśnieniowo (hermetyczne podłączenie węża dyszą paliwową od dołu skrzydła samolotu oraz automatyczne przepompowanie określonej ilości paliwa) lub grawitacyjnie (podłączenie węża od góry skrzydła samolotu i wlanie paliwa przy wykorzystaniu siły grawitacji). Zastosowanie na całej drodze dystrybucji nafty lotniczej JET A1 systemu ciśnieniowego, suchych złącz oraz głowic do zakrytego tankowania statków powietrznych pozwoli na zminimalizowanie ryzyka zanieczyszczenia powietrza, gleby i wód gruntowych produktami naftowymi.

Minimalizacja negatywnego wpływu na grunty i pokrywę glebową na etapie eksploatacji wiązać się będzie przede wszystkim z prowadzeniem właściwej gospodarki odpadami i ściekami wytworzonymi na etapie użytkowania lotniska oraz przestrzeganiem procedur na wypadek wystąpienia poważnej awarii.

W trakcie prowadzenia ewentualnych prac likwidacyjnych mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, związane z naruszeniem powierzchni ziemi w związku z wykonywanymi pracami rozbiórkowymi i likwidacyjnymi, chwilowym zaburzeniem płytko występujących warstw wodonośnych, możliwością przenikania do warstwy wodonośnej, odpadów niebezpiecznych powstających podczas likwidacji obiektów i infrastruktury lotniskowej oraz wycieków smarów i paliw ze środków transportowych i maszyn, powstawaniem ogromnej ilości odpadów z likwidowanych obiektów i infrastruktury lotniskowej, niezorganizowaną emisją zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza atmosferycznego – wywołaną pracami rozbiórkowymi i ziemnymi, pracą ciężkiego sprzętu budowlanego, pracą silników pojazdów wywożących powstające odpady. Przy prawidłowej organizacji prac rozbiórkowych i robót ziemnych oraz nadzorowaniu prac budowlanych, wymienione potencjalne oddziaływanie nie wpłynie negatywnie na jakość środowiska.

Analizowany teren Portu Lotniczego w Szymanach położony jest w całości w granicach

obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka (kod obszaru PLB280007), wobec którego obowiązującym jest rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.). Lotnisko zlokalizowane jest także w sąsiedztwie obszaru o znaczeniu dla Wspólnoty Natura 2000 Ostoja Napiwodzko-Ramucka (kod obszaru PLH280052), zatwierdzonym Decyzją Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (numer aktu normatywnego K(2010) 9669). Ponadto, w Strefie Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych, tj. w promieniu 13 km od punktu referencyjnego lotniska znajduje się Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Doliny Omulwi i Płodownicy PLB140005.

Analizując oddziaływanie planowanej rozbudowy Portu Lotniczego Szymany na obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, przeprowadzono rozpoznanie prawdopodobnych oddziaływań przedsięwzięcia, w tym ustalono, czy można obiektywnie ocenić znaczenie tych oddziaływań. Przeanalizowano również możliwość wystąpienia oddziaływań skumulowanych. W ramach tzw. oceny właściwej, rozważono wpływ przedsięwzięcia na integralność obszarów Natura 2000 w kontekście celów ochrony obszarów oraz ich struktur i funkcji. W celu oceny oddziaływania inwestycji na OSO Puszcza Napiwodzko-Ramucka, przeprowadzono inwentaryzację terenową pod kątem występowania gatunków wymienionych w Standardowym Formularzu Danych, sporządzonym dla tego obszaru. Zgodnie z najnowszą publikacją traktującą o polskich ostojach ptasich, posiadających znaczenie międzynarodowe, w granicach ostoi Puszcza Napiwodzko-Ramucka występuje 40 gatunków ptaków z załącznika I Dyrektywy Rady 2009/147/EC z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa. Jest to jedna z najważniejszych w kraju ostoi lęgowych rybołowa *Pandion haliaetus*, cietrzewia *Tetrao tetrix*, bielika *Haliaeetus albicilla*, łabędzia krzykliwego *Cygnus cygnus*, żurawia *Grus grus*, orlika krzykliwego *Aquila pomarina* i dzięcioła średniego *Dendrocopos medius*. Jest to także istotne miejsce gniazdowania takich gatunków jak: kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, derkacz *Crex crex*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, puchacz *Bubo bubo*, zimorodek *Alcedo atthis*, kraska *Coracias garrulus*, muchołówka białoszysza *Ficedula albicollis* (Szymkiewicz M. 2010. Puszcza Napiwodzko-Ramucka. W: Wilk T., Jujka M., Krogulec J., Chylarecki P. (red.). *Ostoje ptaków o znaczeniu międzynarodowym w Polsce*. OTOP, Marki). SDF dla tego obszaru wymienia 36 gatunków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, z czego 19 stanowi cel ochrony obszaru, tj. posiada ocenę ogólną A, B lub C. W trakcie monitoringu obserwowano, w poszczególnych strefach kolizji w ramach Strefy Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych, następujące ptaki wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej: trzmielojada - w strefie bezpośredniego zagrożenia (obszar w kształcie trapezu będący przedłużeniem pasa strefy podejścia na odległość do 13 km), orlika krzykliwego, żurawia i włochatkę - w strefie podejścia (obszar w kształcie trapezu, stanowiący część strefy bezpośredniego zagrożenia, stanowiący przedłużenie pasa startowego na odległość 6 km), a ponadto lelka (obszar w granicach przyszłej części lotniskowej Portu Lotniczego), lerkę i gąsiora - we wszystkich trzech strefach bezpieczeństwa oraz derkacza i dzięcioła czarnego - w strefie bezpośredniego zagrożenia oraz w strefie podejścia. Ponadto, spośród regularnie występujących ptaków migrujących, nie wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej wskazanych w SDF, w strefie podejścia stwierdzono siniaka oraz krzyka.

W poszczególnych strefach bezpieczeństwa operacji lotniczych potwierdzono występowanie łącznie 209 stanowisk ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, z

czego 114 stanowisk stwierdzono w obrębie obszarów Natura 2000. Spośród nich, 169 stanowisk należy do gatunków ptaków określonych jako grupa wysokiego ryzyka (bocian biały - 113 stanowisk, bocian czarny - 2 stanowiska, bielik - 3 stanowiska, kania ruda - 1 stanowisko, kania czarna - min. 1 stanowisko, orlik krzykliwy - 8 stanowisk, żuraw - 41 stanowisk). Obszar lotniska, zgodnie z przeprowadzonymi i opisanymi w raporcie oś obserwacjami, zasiedlały: lelek, lerka oraz gąsiorek. Inwentaryzacja obszaru Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka wykonana na zlecenie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska ocenia wielkość populacji lelka na terenie badanego obszaru Natura 2000 na ok. 750 par, zatem 2 pary zamieszkujące obszar lotniska stanowią 0,2% całej populacji obszaru Natura 2000. W przypadku lerkii te same badania wskazują na wielkość jej populacji na obszarze Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej w przedziale 1030-1740 par. Jedna stwierdzona para na terenie lotniska stanowi zatem średnio 0,07% całej populacji w obszarze specjalnej ochrony ptaków. W przypadku gąsiorka, inwentaryzacja wskazuje wielkość populacji w granicach 1 120 par, wobec czego 4 pary zamieszkujące obszar lotniska stanowią 0,3% całej populacji w OSO. Jak wskazuje raport oś oraz SDF sporządzony w wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji obszaru Natura 2000, Puszcza Napiwodzko-Ramucka posiada dużą powierzchnię dogodnych siedlisk sprzyjających licznemu występowaniu tych gatunków.

Rozbudowa lotniska skutkować będzie także zajęciem części dotychczas wykorzystywanych żerowisk ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka. Utrata żerowisk spowodowana będzie głównie zmianą sposobu użytkowania trawiastej części lotniska, tj. z użytkowania ekstensywnego na intensywny, wraz ze zmianą składu gatunkowego traw. Obecnie, ekstensywnie użytkowana powierzchnia trawiasta na pasie lotniska jest żerowiskiem dla takich ptaków, jak: bocian biały (2-3 osobniki), żuraw (3-8 osobników), błotniak stawowy (1 para), a okazjonalnie także kania czarna (1 para) i kania ruda (1 para). Zmiana sposobu użytkowania terenu oraz wzrost natężenia ruchu pojazdów i statków powietrznych, prawdopodobnie uniemożliwi swobodne żerowanie ww. ptaków na tym obszarze i wpłynie na wybór innych, szeroko dostępnych w okolicy żerowisk. Jak wskazują materiały opracowane na skutek inwentaryzacji obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka (Inwentaryzacja ornitologiczna sporządzona na zlecenie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, 2012), na terenie całej ostoi istnieje dobrze zachowana baza żerowiskowa, stąd utrata żerowiska na terenie lotniska nie będzie miała znaczącego negatywnego oddziaływania.

Na etapie eksploatacji negatywny wpływ na ptaki może mieć hałas związany z ruchem lotniczym. Faktyczne reakcje ptaków (w szczególności populacji lęgowych) na hałas związany z lotnictwem cywilnym pokazują na niewielkie negatywne oddziaływanie tego czynnika. Należy jednak zwrócić uwagę na możliwość pewnych reakcji ptaków gniazdujących w Strefie Podejścia w granicach izofony 45 dB wyznaczonej na rok 2016 i 2035. Minimalne natężenie hałasu, wywołujące negatywne reakcje ptaków, wynosi ok. 65 dB, dlatego obszar w granicach izofony 45 dB należy traktować jako wyznaczony z olbrzymim buforem bezpieczeństwa. Niemniej, w zasięgu izofony 45 dB na 2016 r. stwierdzono gniazdowanie 1 pary bociana, 1 pary dzięcioła czarnego, 3 par lelka, 1 pary lerkii, 1 rewir derkacza oraz 4 par gąsiorka. W zasięgu izofony 45 dB na rok 2035 znajduje się dodatkowo 9 par bociana białego, 1 para żurawia, 3 pary lelka, 3 pary gąsiorka, 1 para derkacza, 1 para orlika krzykliwego. Z uwagi na liczby pozostałych par lęgowych w odniesieniu do wielkości ich populacji na terenie OSO, stwierdza się brak znaczącego negatywnego oddziaływania na stan populacji tych gatunków, zarówno w odniesieniu do OSO Puszcza Napiwodzko-Ramucka, jak i całego obszaru Polski. Zastosowanie wskazanych w

niniejszej decyzji środków pozwoli na zminimalizowanie ewentualnych oddziaływań. Szczególnie istotne jest odpowiednie przygotowanie Programu Kontroli Środowiska, zgodnie z którym stosowane procedury powinny uwzględniać: odpowiedni proces koszenia powierzchni trawiastej na terenie lotniska, prowadzenie stałego monitoringu ptaków na terenie lotniska, aktywnego płoszenia ptaków, wysiewania odpowiednich gatunków traw oraz utrzymania ogrodzenia w odpowiednim stanie. Ponadto, kontroli wymagają zinwentaryzowane gniazda bociana białego wraz z likwidacją i zabezpieczeniem przed ponownym osiedleniem się bocianów w 8 lokalizacjach. W ramach rekompensaty zaproponowano budowę 15 nowych gniazd oraz naprawę 15 kolejnych, a także opisaną renaturyzację łąk poza strefami SOL i SBZ, polegającą na ich odkrzaczaniu.

Ze względu na położenie OSO Doliny Omulwi i Płodownicy poza strefami: obszaru lotniska i Strefy Podejścia oraz zachodzenie na Strefę Bezpośredniego Zagrożenia jedynie w 0,5% powierzchni, w strefie oddziaływania inwestycji zinwentaryzowano tylko gniazda bociana białego *Ciconia ciconia*, stanowiącego przedmiot ochrony ostoi. W granicach badanego terenu stwierdzono 3 czynne gniazda bociana białego w miejscowościach Sędrowo (1 gniazdo, zlokalizowane poza granicą SBOL) i Kol. Wielbark (2 gniazda, z czego 1 znajduje się w strefie SBOL, drugie zaś poza tą strefą). Na podstawie analizy dominujących kierunków przelotów gatunków ptaków z 1 i 2 poziomu ryzyka, w tym bociana białego, nie stwierdzono zagrożenia ze strony inwestycji, na zinwentaryzowane w granicach ostoi stanowiska bociana białego, w związku z czym, nie przewiduje się działań minimalizujących.

Przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko nie wykazała bezpośredniej kolizji inwestycji z obszarem SOO Ostoja Napiwodzko-Ramucka PLH250052, jednak ostoja zlokalizowana jest w strefie SBOL oraz strefie SP, w odległości ok. 0,8 km od punktu referencyjnego lotniska Szymany. Na badanym obszarze stwierdzono występowanie jednego siedliska przyrodniczego wymienionego w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej i SDF SOO jako przedmiot ochrony, tj. *Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie* *Arrhenatherion elatioris* (kod siedliska: 6510), podtyp 6510.1 – Łąka rajgrasowa. Powierzchnia tego siedliska wynosi około 120 ha. Siedlisko zajmuje istniejącą płytę lotniska, a także znajduje się poza granicami Ostoja Napiwodzko-Ramuckiej i nie stanowi przedmiotu ochrony obszaru. Ze względu na warunki bezpieczeństwa lotów, zachowanie dotychczasowego użytkowania łąki rajgrasowej jest niemożliwe. Przebudowa składu florystycznego skutkować będzie utratą powierzchni siedliska przyrodniczego. Podjęte działania, takie jak koszenie łąki przed kłóseniem, będą miały na celu ograniczenie występowania drobnych zwierząt i roślinności stanowiących pokarm dla ptaków. Zaznaczyć należy, że siedlisko to występuje na terenie kraju, a jego spontaniczna renaturalizacja jest ułatwiona ze względu na pospolite występowanie składowych gatunków i łatwość ich wysiewania. Spośród innych przedmiotów ochrony tego obszaru zinwentaryzowano występowanie gatunków takich jak wilk, bóbr europejski i wydra europejska. Oddziaływanie na siedliska i trasy wędrówek wykorzystywane przez wilka zostało omówione w części dotyczącej zachowania korytarzy ekologicznych. W przypadku bobra i wydry, zwierzęta te związane są z rzeką Sawicą. Gatunki te nie były obserwowane na obszarze bezpośrednio związanym z lotniskiem. Obszar lotniska oraz jego bezpośrednie sąsiedztwo nie stanowi dogodnego miejsca bytowania tych zwierząt. Nie przewiduje się zatem wystąpienia negatywnego wpływu na bobra i wydrę, zarówno na etapie rozbudowy jak i eksploatacji lotniska.

W promieniu 13 km od punktu referencyjnego lotniska (ARP), tj. w Strefie Bezpieczeństwa

Operacji Lotniczych (strefa SBOL) znajdują się następujące formy ochrony przyrody:

1. rezerваты przyrody:
 - Galwica – w odległości 5,7 km,
 - Małga – w odległości 11,8 km,
2. obszary chronionego krajobrazu:
 - Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej – w odległości 0,6 km,
 - Spychowski – w odległości 10,6 km,
 - Pojezierza Olsztyńskiego – w odległości 10,1 km,
3. obszary Natura 2000:
 - OSO Doliny Omulwi i Płodownicy – w odległości 9,5 km,
4. pomniki przyrody w Strefie Operacji Lotniczych - 11 sztuk,
5. użytki ekologiczne:
 - Grzybiczne – w odległości 10,4 km,
 - Okonek – w odległości 10,6 km,
 - Żabieniec – w odległości 10,4 km,
 - Złotko – w odległości 9,7 km,
 - Zamulewo – w odległości 11,1 km,
 - Mała Biel – w odległości 9,8 km.

Ponadto w strefie SBOL położone są korytarze ekologiczne: 13M - Obszar Zachodniomazurski i GKPN-9 - Puszcza Napiwodzko-Ramucka. Jak wskazuje raport ooś, stopień zachodzenia obszarów chronionych na rejony ryzyka w obrębie poszczególnych stref SBOL dla wariantów A, B i C rozbudowy lotniska jest porównywalny i nie dywersyfikuje wariantów.

Obszar Portu Lotniczego oraz tereny do niego przyległe zlokalizowane są w zasięgu Nadleśnictwa Wielbark. Obszar zajmowany przez to Nadleśnictwo według rejonizacji przyrodniczo-leśnej położony jest w Krainie II Mazursko – Podlaskiej, Dzielnicy 2 Równiny Mazurskiej. Według regionalizacji fizyczno-geograficznej Kondrackiego, tereny te położone są na obszarze makroregionu: Pojezierze Mazurskie (842.8), mezoregionu: Równiny Mazurskiej (842.87). Przeważają tu tereny równinne lub lekko sfalowane, szczególnie w okolicach licznych jezior i cieków wodnych. Niewielkie wzniesienia charakteryzują się bardzo łagodnymi zboczami. Obszar portu lotniczego leży na terenie ostatniego zlodowacenia bałtyckiego, dość urozmaiconego pod względem klimatycznym, fizjograficznym i geologicznym. Występują tu liczne oczka wodne i jeziora. Największe jezioro, oddalone o nieco ponad 2 km od portu lotniczego to Sasek Mały. Pod względem hydrograficznym obszar ten leży w zlewni rzeki Omulwi i Rozogi. Dominującym typem siedliskowym lasu w okolicach portu lotniczego jest bór świeży oraz bór świeży mieszany. Siedliska lasowe i olsy zajmują mniejszą powierzchnię. Tereny położone wokół lotniska należą do bardzo atrakcyjnych pod względem turystyczno-rekreacyjnym z uwagi na dużą ilość jezior, ukształtowanie terenu oraz dość zwarte kompleksy leśne.

Główne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na ww. formy ochrony przyrody ocenione zostało jako bezpośrednie, krótkoterminowe, związane przede wszystkim z fazą budowy oraz fazą likwidacji przedsięwzięcia. W promieniu 13 km od punktu referencyjnego lotniska (ARP), tj. w Strefie Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych (strefa SBOL) znajdują się dwa rezerваты przyrody: Galwica będąca rezerwatem torfowiskowym oraz Małga powołany dla ochrony miejsc gniazdowania i żerowania rzadkich gatunków ptaków oraz zachowania noclegowisk żurawia. Ze względu na znaczne odległości od lotniska, a także położenie poza strefami ryzyka uznano, iż nie

dojdzie do negatywnych oddziaływań. Realizacja niniejszej inwestycji nie będzie wiązała się także z fragmentacją obszarów chronionego krajobrazu. Teren lotniska położony jest poza granicami tej formy ochrony przyrody. Ponadto, istniejące lotnisko, funkcjonujące już od lat 50. ubiegłego stulecia (jako obiekt wojskowy), wpisało się w krajobraz kulturowy i naturalny regionu. Przewiduje się, że realizacja inwestycji wraz z urządzeniami ochronnymi nie wpłynie na zmianę funkcji tych obszarów (walory krajobrazowe i kulturowe).

Planowana wycinka drzew nie będzie obejmować 11 pomników przyrody występujących w strefie SOL, ani też nie będzie zagrażać ich istnieniu. Zaplanowane prace budowlane, ze względu na oddalenie od miejsc występowania pomników przyrody nie będą także powodować oddziaływań pośrednich. Zinventaryzowane w strefie SBOL użytki ekologiczne stanowią śródleśne jeziora lub tereny wodno-błotne, chroniące rzadkie zbiorowiska wodne. Zagrożeniami dla użytków ekologicznych, zgodnie z zakazami obowiązującymi na ich terenie, mogą być: bezpośrednie zniszczenie na skutek prowadzenia prac ziemnych, trwałe zniekształcenia rzeźby terenu, zanieczyszczenia gleby lub zmiana stosunków wodnych. Ze względu na znaczną odległość użytków od lotniska nie przewiduje się wystąpienia negatywnych oddziaływań na etapie rozbudowy ani późniejszej eksploatacji lotniska.

Teren analizowanego Portu Lotniczego otoczony jest przez obszar węzłowy sieci ECONET-PL - 13M - Obszar Zachodniomazurski oraz międzynarodowy korytarz ekologiczny GKPN-9 Puszcza Napiwodzko-Ramucka. Teren lotniska wyłączony jest z ww. korytarzy ekologicznych. Obszary te stanowią ważne korytarze migracji, m.in., wilka. Na płycie lotniska regularnie obserwowano żerujące sarny, zające i lisy. Jelenie pojawiały się sporadycznie, zwłaszcza na obrzeżach lotniska, gdzie żerowały. Czynnikiem pozwalającym na pojawianie się tych ssaków na obszarze istniejącego lotniska jest brak lub nieszczelne ogrodzenie wokół lotniska. Zastosowanie odpowiedniego ogrodzenia terenu lotniska, zgodnie ze wskazaniem zawartym w sentencji niniejszej decyzji, pozwoli na wyeliminowanie wtargnięć zwierząt na teren inwestycji, zminimalizuje tym samym oddziaływanie na te gatunki oraz wpłynie na bezpieczeństwo funkcjonującego lotniska. Jak wynika z przedłożonego raportu oś oraz przywoływanych badań i literatury, duże i średnie ssaki nie reagują na obecność ruchu lotniczego, czy też nawet dużego funkcjonującego lotniska, opuszczeniem terenu swojego występowania. Świadczy o tym odnotowywana każdego roku na świecie duża liczba kolizji z tymi zwierzętami. Olbrzymie znaczenie dla określenia wpływu lotnictwa (głównie hałasu) ma zjawisko przyzwyczajania, co skutkuje, m.in., brakiem płochliwości zwierząt. Dlatego też, w przypadku ssaków naziemnych, negatywne oddziaływanie funkcjonującego od ponad 50 lat lotniska jest praktycznie zerowe.

Na potrzeby sporządzenia raportu oś dla analizowanej inwestycji, przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą w zakresie występowania cennych siedlisk przyrodniczych oraz chronionych prawem polskim i europejskim gatunków roślin i zwierząt. Zakres inwentaryzacji przyrodniczej objął:

1. siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej,
2. gatunki roślin i zwierząt z Załącznika II i IV Dyrektywy Siedliskowej,
3. gatunki roślin, grzybów i zwierząt podlegających ochronie gatunkowej w ramach prawa krajowego,
4. gatunki ptaków, w tym z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej.

W ramach inwentaryzacji siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej na badanym terenie stwierdzono występowanie jednego siedliska przyrodniczego, tj.: *Nizowe i*

górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) (kod siedliska: 6510), podtyp 6510.1 – Łąka rajgrasowa. Powierzchnia tego siedliska wynosi około 120 ha. Nie stwierdzono natomiast obecności gatunków flory wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Nie stwierdzono także stanowisk roślin zamieszczonych na czerwonych listach.

Wśród zinwentaryzowanych zbiorowisk roślinnych wyodrębniono bór sosnowy. W granicach lotniska dominują ubogie florystycznie nasadzenia sosny *Pinus sylvestris*, w mniejszym stopniu nasadzenia świerka *Picea bies*, charakteryzujące się zaburzoną strukturą warstwową i dość przypadkowym składem florystycznym runa. W południowozachodniej części portu lotniczego wykształcił się bór o charakterze naturalnym, reprezentujący zespół subkontynentalnego boru świeżego (Peucedano-Pinetum). Spośród zbiorowisk nieleśnych, na badanym obszarze dominuje powierzchniowo zespół łąki rajgrasowej (*Arrhenatheretum elatioris*). Ponadto, w dwóch miejscach wykształciły się zbiorowiska suchych muraw z rzędu *Corynephorretalia canescentis* – w części północnej lotniska, na granicy łąki świeżej i boru sosnowego oraz w części południowej – na granicy łąki świeżej i wilgotnej. W południowej części lotniska wykształciły się zbiorowiska wilgotnych łąk i pastwisk ze związku *Calthion* klasy *Molinio-Arrhenatheretea*, a także ziołorośli, szuwarów i zarośli wierzbowych. Powierzchniowo dominują tu płaty zespołu *Epilobio-Juncetum effusi*, zbiorowiska *Deschampsia caespitosa*, zbiorowiska z dominacją *Holcus lanatus* i zespołu *Salicetum pentandro-cinereae*. Mniejszą powierzchnię zajmują natomiast szuwary, m.in. szuwar trzcinowy (*Phragmitetum australis*). Jak wynika z raportu oos, na badanym terenie nie stwierdzono występowania gatunków grzybów objętych ochroną prawną. Jednakże w przypadku: sarniaka dachówkowatego (*Sarcodon imbricatus*), smardza stożkowatego (*Morchella conica*) i szmaciaka gałęzistego (*Sparassis crispa*), ze względu na to, że są to dość typowe składniki borów, nie można wykluczyć ich występowania na badanym terenie. Wobec powyższego, w przypadku ich stwierdzenia i zagrożenia zniszczeniem, należy wystąpić do właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska o zezwolenia na niszczenie, uszkodzenie i/lub niszczenie siedlisk i ostoich chronionych gatunków, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Spośród gatunków porostów, na badanym terenie stwierdzono występowanie takich taksonów, jak: *Amandinea punctata* – brudziec kropkowany, *Cetraria aculeata* – płucnica kolczasta, *Cladonia arbuscula* – chrobotek leśny, *Cladonia chlorophaea* – chrobotek kieliszkowaty, *Cladonia coniocraea* – chrobotek szydlasty, *Cladonia fimbriata* – chrobotek strzępiasty, *Cladonia furcata* – chrobotek widlasty, *Cladonia glauca* – chrobotek siwy, *Cladonia phyllophora* – chrobotek zwyrodniały, *Cladonia subulata* – chrobotek rogokształtny, *Hypogymnia physodes* – pustułka pęcherzykowata, *Lecania cyrtella* – miseczniczka drobna, *Lecania naegelia* – miseczniczka Naegela, *Lecanora conizaeoides* – misecznicza proszkowata, *Lecanora persimilis* – misecznicza zbliżona, *Melanohalea exasperatula* – przylepniczka łusieczkowata, *Parmelia sulcata* – tarczownica bruzdkowana, *Peltigera rufescens* – pawężnica rudawa, *Physcia adscendens* – obrost wzniesiony, *Physcia stellaris* – obrost gwiazdkowaty, *Physcia tenella* – obrost drobny, *Xanthoria parietina* – złotorost ścienny, *Xanthoria polycarpa* – złotorost wieloowocnikowy.

Z gatunków roślin objętych ochroną prawną na terenie objętym opracowaniem stwierdzono występowanie następujących:

1. bielistka siwa (*Leucobryum glaucum*) – ochrona częściowa,
2. brodawkowiec czysty (*Pseudoscleropodium purum*) – ochrona częściowa,
3. fałdownik nastroszony (*Rhytidiadelphus squarrosus*) – ochrona częściowa,
4. kocanki piaskowe (*Helichrysum arenarium*) – ochrona częściowa,

5. konwalia majowa (*Convallaria majalis*) – ochrona częściowa,
6. kruszczyk szerokolistny (*Epipactis helleborine*) – ochrona ścisła,
7. kruszyna pospolita (*Frangula alnus*) – ochrona częściowa,
8. mokradłoszka zaostrowa (*Calliergonella cuspidata*) – ochrona częściowa,
9. pomocnik baldaszkowy (*Chimaphilla umbellata*) – ochrona ścisła,
10. rokitnik pospolity (*Pleurozium schreberi*) – ochrona częściowa,
11. widłak goździsty (*Lycopodium clavatum*) – ochrona ścisła,
12. zeglej spłaszczony (*Diphasiastrum complanatum*) – ochrona ścisła.
13. pawężnica rudawa (*Peltigera rufescens*) – ochrona ścisła,
14. płucnica kolczasta (*Cetraria aculeata*) – ochrona częściowa,
15. przylepniczka łuseczkowata (*Melanohalea exasperatula*) – ochrona ścisła.

W fazie budowy przedsięwzięcia dojdzie do powstania oddziaływań na szatę roślinną, powodujących skutki bezpośrednie, krótkoterminowe oraz nieodwracalne. W fazie eksploatacji oddziaływania będą bezpośrednie, długoterminowe, natomiast w fazie likwidacji będą one bezpośrednie, chwilowe, a także pośrednie i długoterminowe.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zaplanowano wycinkę zadrzewień na całym terenie w granicach lotniska. Wycinka obejmie nasadzenia sosny, w mniejszym stopniu nasadzenia świerka, a także występujących w domieszce dębu szypułkowego, topoli osiki, jarzębu szwedzkiego i brzozy brodawkowatej. Ponadto, ze względów bezpieczeństwa, niezbędna będzie przecinka najwyższych drzew, co dotyczyć będzie fragmentu nasadzeń sosnowych na północ od granic lotniska (na przedłużeniu pasa startowego) oraz fragmentu boru świeżego na południowy zachód od lotniska. Przecinka drzew sięgać będzie na odległość min. 1200 m od krawędzi drogi startowej i 300 m na prawo i lewo od linii centralnej drogi startowej. Wycinka drzew w obrębie lasu Mały Sasek konieczna będzie także ze względu na budowę drogi dojazdowej łączącej terminal lotniska z drogą krajową nr 57.

Szacunkowa powierzchnia zadrzewień w obrębie granic lotniska wyznaczonych ogrodzeniem będzie taka sama dla każdego z trzech wariantów (A, B, C). Natomiast, w odniesieniu do przecinki najwyższych drzew na terenie leśnym, zasięg wycinki będzie największy w przypadku analizowanego wariantu B i obejmie powierzchnię ok. 58 ha. Będzie to jednak przecinka sztucznych nasadzeń sosnowych i będzie miała znikomy wpływ na zbiorowiska roślinne w otoczeniu lotniska. Mniejsza przecinka będzie miała miejsce w przypadku dwóch pozostałych wariantów (A – ok. 32 ha i C – ok. 53 ha), jednak wycinka objęłaby przede wszystkim zbiorowisko boru świeżego, z którym związane są gatunki chronione: widłak goździsty, bielistka siwa, brodawkowiec czysty, rokitnik pospolity, przylepniczka łuseczkowata. Porównując zatem jakościowo skutki przecinki najwyższych drzew, uznano, że większy negatywny wpływ będą miały jednak warianty A i C, stąd wycinkę najkorzystniej będzie realizować w wariantcie inwestorskim - B.

Na badanym terenie wykazano jedno siedlisko przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej: niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) (kod siedliska: 6510), podtyp 6510.1 – Łąka rajgrasowa. Oddziaływanie przedsięwzięcia na to siedlisko zostało przeanalizowane powyżej, w części dotyczącej wpływu inwestycji na obszary Natura 2000.

Na analizowanym terenie wykazano obecność 10 gatunków flory objętych ochroną gatunkową. Wycinka w obrębie fragmentu boru świeżego skutkować będzie zniszczeniem stanowisk gatunków chronionych: kruszyny pospolitej, widłaka goździstego, kruszczyka

szerokolistnego, bielutki siwej, brodawkowca czystego, rókietnika pospolitego, przylepniczy łuseczkowatej. Zniszczenie stanowisk tych gatunków wymagać będzie uzyskania stosownego zezwolenia. Jak wskazuje raport ooś, w przypadku kruszyny pospolitej (1 stanowisko), kruszczyka szerokolistnego (1 stanowisko - pojedynczy osobnik) oraz konwalii majowej (1 stanowisko), liczba zniszczonych stanowisk będzie taka sama niezależnie od wariantu wycinki. Stanowiska te znajdują się w obrębie ogrodzenia lotniska. Kruszyna pospolita oraz konwalia majowa są gatunkami częstymi i pospolitymi we florze krajowej. Zniszczenie ich pojedynczych stanowisk nie wpłynie negatywnie na stan zachowania tych gatunków w kraju i regionie. Podobnie, w przypadku kruszczyka szerokolistnego (jednego z najpospolitszych gatunków storczyków występujących w Polsce), zniszczenie pojedynczego osobnika stwierdzonego na terenie przeznaczonym do całkowitej wycinki nie będzie działaniem generującym jakiegokolwiek zagrożenia dla zachowania tego gatunku w kraju i regionie. Przecinka w obrębie boru świeżego, skutkować będzie częściowym zniszczeniem stanowisk widłaka goździstego, przylepniczy łuseczkowatej, bielutki siwej, brodawkowca czystego i rókietnika pospolitego, w wielkości zależnej od wariantu. Największy negatywny wpływ na stanowiska ww. gatunków, będą miały warianty A i C (największy zasięg przecinki). Wskazany do realizacji wariant B generować będzie mniejsze straty. Widłak goździsty, a także chronione gatunki mchów oraz porostów występujące w tej części lasu charakteryzują się licznymi stanowiskami na terenie całego zbiorowiska boru świeżego. Biorąc pod uwagę strukturę wysokościową boru świeżego, występującego wokół lotniska, nie przewiduje się, aby przecinka wpłynęła negatywnie na warunki siedliskowe panujące na dnie lasu, a od których, w dużej mierze, uzależnione jest występowanie populacji gatunków cennych (w tym gatunków widłaków).

Innymi chronionymi gatunkami, które ulegną zniszczeniu w wyniku przedłużania pasa startowego są: kocanki piaskowe - ochrona częściowa, możliwość pozyskiwania (suche murawy), pawężnica rudawa - ochrona ścisła (suche murawy), płucnica kolczasta - ochrona ścisła (suche murawy). Gatunki te należą do częstych w kraju i w regionie, a nawet pospolitych (kocanki piaskowe), dlatego zniszczenie ich stanowisk nie wpłynie negatywnie na stan zachowania ich populacji w regionie. Na niszczenie stanowisk i osobników gatunków roślin i grzybów objętych ochroną należy wystąpić do właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska o zezwolenia na niszczenie, uszkodzanie i/lub niszczenie siedlisk i ostoi chronionych gatunków, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r. poz. 627).

Zastosowanie działań minimalizujących pozwoli ograniczyć straty oraz zniszczenie roślinności niekolidującej z realizacją przedsięwzięcia. Zatem, konieczne jest utrzymywanie porządku na terenie budowy i jej zaplecza, składowanie materiałów budowlanych i mas ziemnych poza terenami zabagnień i terenów leśnych oraz właściwe zabezpieczenie drzew i krzewów przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Kolejnym komponentem środowiska przyrodniczego, dla którego konieczne było ustalenie zakresu i jakości oddziaływań jest zinwentaryzowana fauna analizowanego obszaru. W fazie budowy dojdzie do powstania oddziaływań powodujących skutki bezpośrednie, krótkoterminowe oraz nieodwracalne. W fazie eksploatacji oddziaływania będą bezpośrednie, długoterminowe, natomiast w fazie likwidacji będą one bezpośrednie, chwilowe, a także pośrednie i długoterminowe.

W strefie BOL - Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych oraz w strefie OL - obszaru lotniska stwierdzono 82 gatunki ptaków. Spośród nich, 74 podlegają ścisłej ochronie gatunkowej, 5

ochronie częściowej, a 3 są łowne. 13 zinwentaryzowanych gatunków wymienionych jest w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, tj.: świergotek polny, lerka, orlik krzykliwy, błotnik stawowy, błotniak łąkowy, bocian biały, derkacz, dzięcioł czarny, żuraw, bielik, gąsiorek, kania ruda, trzmielojad. Potwierdzono gniazdowanie 18 gatunków średniolicznych lub rzadkich w skali kraju, w tym 4 wymienione w Polskiej Czerwonej Księdze zwierząt (Głowaciński red. 2001): orlik krzykliwy, bielik, kania ruda, kania czarna. W okolicach lotniska nie stwierdzono natomiast obecności cietrzewia, który ostatnio został odnotowany w 2007 r. w okolicach miejscowości Szymanki. Ponadto, w celu weryfikacji archiwalnych materiałów na temat liczebności i rozmieszczenia bociana białego *Ciconia ciconia*, przeprowadzono również kontrolę zasiedlenia gniazd oraz określono sukces lęgowy. Odnaleziono w sumie 113 gniazd, z czego 97 było zajętych. Pozostałe gniazda były stare lub ze stratą lęgu. Produkcja młodych wynosiła średnio 2 pisklęta na gniazdo, zatem w rejonie SBOL, tj. Strefy Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych w 2012 r. występowało co najmniej 388 bocianów białych.

W poszczególnych strefach bezpieczeństwa operacji lotniczych potwierdzono występowanie 209 stanowisk ptaków wymienionych w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej, z czego 114 stanowisk stwierdzono w obrębie obszarów Natura 2000. 169 stanowisk należy do ptaków określonych jako grupa wysokiego ryzyka wystąpienia kolizji ze statkami powietrznymi, są to: bocian biały - 113 stanowisk, bocian czarny - 2 stanowiska, bielik - 3 stanowiska, kania ruda - 1 stanowisko, kania czarna - min. 1 stanowisko, orlik krzykliwy - 8 stanowisk, żuraw - 41 stanowiska. Wskazano także liczebność ptaków o aktywności nocnej z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, tj.: włochatki - 1 stwierdzenie, bąk - 1 stwierdzenie, lelek - 6 stwierdzeń, derkacz - 11 stwierdzeń.

W ramach prac terenowych prowadzono także monitoring ptaków w koloniach lęgowych. Podczas kontroli wewnątrz kolonii stwierdzono: w kolonii Sasek Mały - 44 zajęte gniazda czapli siwej i 172 kormorana, obecność 1 os. czapli białej *Egretta alba* oraz w kolonii Sasek Wielki - 87 zajętych gniazd kormorana.

Monitoring liczebności ptaków szponiastych i innych gatunków wysokiego poziomu ryzyka wystąpienia kolizji ze statkami powietrznymi wykazał, że najliczniejszym gatunkiem spośród obserwowanych na wszystkich punktach był szpak (896 os.). Kolejnym, co do liczebności gatunkiem był bocian biały (261 os.), należący do grupy gatunków wysokiego poziomu ryzyka, następnie myszołów (190 os.) - najczęściej obserwowany ptak szponiasty. Inne stwierdzenia dotyczyły liczebności żurawi (121 os.), kormorana (102 os.) i bielika (14 os.). Orliki krzykliwe i trzmielojady liczniej obserwowano na punkcie „Sasek Wlk.” i „Nowiny E”. Kania ruda i kania czarna stwierdzane były dość równomiernie na większości punktów obserwacyjnych.

Blisko 87% ptaków wykorzystujących przestrzeń powietrzną na badanym obszarze przemieszczała się w najniższym przedziale wysokości. Na średnim pułapie obserwowano 15% ptaków. Na najwyższym pułapie odnotowano 2% wszystkich ptaków przemieszczających się nad omawianą powierzchnią w trakcie monitoringu. Podczas przeprowadzonych kontroli terenowych objętej inwentaryzacją strefy SBOL (Strefa Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych), stwierdzono kilka miejsc tworzenia znaczących koncentracji przez ptaki. Wysokie liczebności wskazywały gatunki związane z jeziorem Sasek Mały. Istnieje tam kolonia lęgowa kormoranów i czapli. Liczebność kormoranów, wynosząca 400-700 osobników, pozwala kwalifikować je jako znaczące koncentracje. W szuwarach trzcinowych gromadzą się na odpoczynek i pierzowisko ptaki blaszkodziobe, w tym krzyżówki w liczbie 131-678. Późną jesienią, tuż przed odlotem na zimowiska, obserwowane są

jaskółki dymówki, w liczbie 5000 osobników nad jeziorem Sędańskim oraz szpaki, w liczbie 115-300 osobników, na łąkach w okolicach miejscowości Siódmak oraz 600 osobników nad jeziorem Sasek Mały. Maksymalne liczebności stwierdzone podczas monitoringu pozwalają kwalifikować je jako znaczące koncentracje. Do znaczących koncentracji zaliczyć także można niektóre skupiska bocianów białych, które wykorzystując masy nagrzanego powietrza, przemieszczały się stadnie pomiędzy poszczególnymi kompleksami łąk w poszukiwaniu pokarmu w liczbach: 17 osobników nad łąkami w msc. Nowiny, 32 osobniki nad łąkami w msc. Siódmak, 29 osobników nad łąkami w msc. Kucbork i 45 osobników w miejscowościach Nowiny, Szymanki i Siódmak. Ważnym noclegowiskiem dla ptaków krukowatych jest także Szczytno, gdzie stwierdzono od 1500 do 3500 osobników. W trakcie wszystkich sesji obserwacyjnych stwierdzono 115 gatunków ptaków o łącznej sumie 79504 osobników zaklasyfikowanych do 13 rzędów ptaków. Najwięcej ptaków obserwowano z rzędu wróblowych – ok. 63%, gołębiowych - ok. 15%, a szponiaste ok. 7%. Pozostałe rzędy były mniej liczne i nie przekraczały 5%. Pod względem kategorii ochrony stwierdzono:

- 22 gatunki wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, w tym gatunki uznane za przedmioty ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka, tj. z oceną A, B lub C: żurawia, bociana białego, orlika krzykliwego, kanię rudą, kanię czarną, bielika, bociana czarnego, derkacza, łabędzia krzykliwego, rybołowa oraz niebędące przedmiotami ochrony tego obszaru, tj. z oceną D lub niewymienione w Standardowym Formularzu Danych: błotniaka stawowego, lerkę, trzmielojadę, gąsiorkę, dzięcioła czarnego, rybitwę czarną, błotniaka łąkowego, błotniaka zbożowego, rybitwę białowąsą, łączaka, sokoła wędrownego, błotniaka stepowego;
- 12 gatunków wymienionych w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt, tj. orlika krzykliwego, kanię rudą, kanię czarną, bielika, czeczotkę, kulika większego, świstuna, błotniaka zbożowego, rybitwę białowąsą, rybołowa, łączaka, sokoła wędrownego;
- 7 gatunków należących do ptaków łownych, tj. grzywacza, słonkę, krzyżówkę, gęgawę, gęś zbożową, gęś białoczelną oraz nieoznaczone gęsi;
- 9 gatunków objętych ochroną częściową, tj. kruka, wronę siwą, kormorana, srokę, szczygłą, trznadla, mewę srebrzystą, gołębia miejskiego oraz gołębie nieoznaczone.

Odnosząc się do fazy budowy, oddziaływania na awifaunę wynikać będą ze zwiększenia aktywności człowieka, niszczenia pokrywy glebowej i szaty roślinnej, zmiany zagospodarowania obszaru lotniska, w tym wycinki drzew i ogrodzenia terenu, zajęcia lub zniszczenia żerowisk, a także ze wzrostu poziomu hałasu i zwiększenia częstotliwości ruchu pojazdów. Analizując poszczególne zidentyfikowane oddziaływania, należy wskazać, że wpływ prac budowlanych, wzmożonego hałasu oraz ruchu kołowego związanego z prowadzoną budową będzie miał charakter lokalny i krótkotrwały. W celu zminimalizowania negatywnych oddziaływań bezpośrednich, związanych z niszczeniem gniazd, stratą lęgów, bądź śmiertelnością osobników, wycinkę należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, zgodnie z warunkami wskazanymi w orzeczeniu. W celu minimalizacji ewentualnych negatywnych oddziaływań wycinki na populacje pospolitych gatunków ptaków zasiedlających teren lotniska (m.in. zięby, szpaka, piecuszka, pokląskwy, kapturki), należy zawiesić skrzynki lęgowe w liczbie i jakości wskazanej w orzeczeniu. Działanie to zrekompensuje utratę miejsc lęgowych dotąd wykorzystywanych przez wskazane gatunki.

Odrębną kwestię stanowi utrata części żerowisk ptaków. Obecnie ekstensywnie

użytkowana powierzchnia trawiasta na obszarze lotniska jest żerowiskiem dla takich ptaków jak: pustułka (1 para), myszołów (1 para), bocian biały (2-3 osobniki), żuraw (3-8 osobników), błotniak stawowy (1 para), a okazjonalnie także kania czarna (1 para) i kania ruda (1 para). Po sianokosach gromadzi się tu do 20 bocianów białych. Głównym składnikiem diety ww. gatunków jest świerszcz polny *Gryllus campestris*, który osiąga na płycie lotniska bardzo wysokie zagęszczenia (szacunkowo 1-2 osobniki/m²). Konieczna zmiana sposobu użytkowania murawy na bardziej intensywną prawdopodobnie wpłynie na ograniczenie liczby świerszczy, a wzrost natężenia ruchu pojazdów i statków powietrznych zmniejszy swobodne żerowanie ww. ptaków na tym obszarze. Prawdopodobnie spowoduje to wybór innych, szeroko dostępnych w okolicy żerowisk. Ponadto, gatunki takie jak bocian biały, żuraw, myszołów, kania ruda, należą do gatunków z najwyższych poziomów ryzyka kolizji z samolotami. Względy bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz zalecenia ICAO wskazują na konieczność minimalizowania obecności tych gatunków na terenie lotniska, a tym samym minimalizowania ryzyka kolizji. W celu minimalizacji wpływu na awifaunę, rekompensatę utraconych żerowisk oraz ze względu na bezpieczeństwo operacji lotniczych, niezbędne jest właściwe zastosowanie wskazanych w orzeczeniu warunków. Jak wskazano powyżej, wycinkę zieleni wysokiej oraz roboty ziemne prowadzić należy poza okresem lęgowym ptaków, wykopy i nasypy kształtować ze spadkiem 45% lub osłon, w celu uniemożliwienia jaskółkom brzegówkom osiedlania się na terenie budowy. Ponadto, w celu ograniczenia możliwości osiedlania się na terenie prowadzonych prac drobnym ptakom, innym niż brzegówki, nie należy składować tam gałęzi w stertach oraz materiałów rozbiórkowych w pryzmach, a w przypadku takiej konieczności, materiał zabezpieczyć. Podczas projektowania budynku terminala należy uwzględnić potrzebę ograniczenia potencjalnych kolizji drobnych ptaków śpiewających ze szklanymi powierzchniami, wg wskazanych w orzeczeniu zaleceń.

Oddziaływania na etapie eksploatacji lotniska związane będą, oprócz zniszczenia części miejsc lęgowych oraz żerowisk, z hałasem startujących i lądujących samolotów. Raport oos wskazuje, że w przypadku lotnictwa cywilnego (w odróżnieniu do lotnictwa wojskowego), stopień oddziaływania jest znacząco mniejszy, przede wszystkim w związku z mniejszymi wartościami hałasu charakteryzującymi nowoczesne silniki oraz charakterem operacji powietrznych. Samoloty cywilne nie latają szybko i bardzo nisko, zwiększona emisja hałasu ogranicza się zatem jedynie do fazy startu i lądowania. Dodatkowo, przy analizie wpływu hałasu na ptaki, należy także brać pod uwagę tło - dźwięki wynikające np. z szumu roślinności wywołanego przez wiatr, odgłosy urządzeń pracujących na ziemi są słyszane przez przelatujące ptaki nawet na pułapach do prawie 1000 m.

Dane z analiz wpływu znaczącego natężenia ruchu (związanego z tym hałasem) wzdłuż dróg wskazują, że nawet wartości rzędu 69 dB nie powodują spadku zagęszczenia drobnych wróblowych. Do tego dochodzą czynniki związane z potencjalną kolizją statku powietrznego z ptakami. Jednak dane o szacunkowej liczbie ptaków ginących w wyniku kolizji ze statkami powietrznymi wskazują na nieistotne znaczenie tego zjawiska dla populacji ptaków na tle innych czynników warunkujących śmiertelność w cyklu rocznym. W stosunku do skali śmiertelności w wyniku kolizji ptaków z innymi obiektami, typu wysokie budynki, mosty, ruch uliczny, liczba ptaków ginących na skutek zderzeń z samolotami to mniej niż 0,01%. Niemniej jednak, w celu zminimalizowania negatywnych oddziaływań oraz konieczności ograniczenia możliwości wystąpienia kolizji z ptakami, należy bezwzględnie wprowadzić określone zasady gospodarowania powierzchniami trawiastymi lotniska, a także prowadzić stały monitoring

ptaków na obu końcach pasa lotniska w okresie migracji ptaków (III-V i IX-XI), lęgowym i dyspersji (VI-VIII). Niezbędne jest także wprowadzenie systemu aktywnego płoszenia ptaków. Proces koszenia powierzchni trawiastej na terenie lotniska powinien zostać zaplanowany tak, aby nie zwabiać ptaków na jego teren - w zależności od wilgotności w danym roku będą to 2-3 pokosy (np. system utrzymywania wysokiej trawy, ok. 20 cm, i koszenia jej przed wykłoszeniem, co jest najkorzystniejsze z uwagi na względy bezpieczeństwa). Powstałą materię organiczną traw należy zebrać niezwłocznie po wykoszeniu. Ponadto, gatunkami traw zalecanymi do wysiewania na obszarze lotniska są: kostrzewa czerwona *Festuca rubra* i życica trwała *Lolium perenne*. Gatunki te posiadają sztywne proste łodygi i liście. Są to gatunki rodzime, stosowane także przy drogach (skarpy, pasy rozdziału), a także z powodzeniem od wielu lat na lotniskach w Wielkiej Brytanii i innych krajach Europy. Oba gatunki mogą być stosowane jako mieszanka lub monokultura.

Poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, a także zmniejszeniu ewentualnych negatywnych oddziaływań na ptaki służyć będzie stały monitoring ptaków na terenie lotniska, prowadzony zwłaszcza w okresie migracji, a także w okresie lęgowym oraz dyspersji. Monitoring ten posłuży ewentualnemu uruchomieniu procedur bezpieczeństwa lotniska, w tym procedur związanych z aktywnym płoszeniem. Ponadto, na podstawie wyników tego monitoringu, zarządca lotniska będzie miał możliwość ocenić potrzebę zastosowania np.: radaru określającego zagrożenia wynikające z obecności ptaków w rejonach do 6 km od portu lotniczego.

System aktywnego płoszenia ptaków powinien opierać się na założeniach wskazanych w sentencji decyzji, tj. należy zatrudnić sokolnika, którego zadaniem będzie płoszenie ptaków w okresie nasilonej migracji ptaków z pomocą szkolonego ptaka szponiastego. Ponadto, wykwalifikowany ornitolog, którego zadaniem będzie między innymi płoszenie ptaków, powinien, w zależności od potrzeb płoszyć ptaki:

- nadając poprzez głośniki odgłosy ptaków drapieżnych, a także odgłosy (przerażenia) ostrzegawcze gatunków występujących wokół lotniska,
- stosując wystrzały z pistoletów hukowych w trakcie przejazdu samochodu wzdłuż pasa startowego; wystrzały ze stacjonarnych (gazowych) urządzeń hukowych ustawionych wzdłuż pasa i drogi kołowania,
- z wykorzystaniem psa wzdłuż pasa i drogi kołowania.

Wskazane powyżej działania, ze względu na swój charakter, wymagać będą stosownego zezwolenia na odstępstwa od zakazów w stosunku do zwierząt objętych ochroną gatunkową.

W ramach poprawy bezpieczeństwa operacji lotniczych, zakłada się przeniesienie 8 gniazd bocianów z miejscowości Nowiny, Szymanki i Szymany, z których ptaki powodować mogą wzrost ryzyka kolizji ze statkami powietrznymi. Miejsca po likwidacji gniazd planuje się zabezpieczyć przed ponownym zasiedleniem. Zaplanowaną likwidację gniazd bocianich należy przeprowadzić pod nadzorem ornitologa oraz po uzyskaniu stosownych zezwoleń, zgodnie z art. 56 *ustawy o ochronie przyrody*. W ramach rekompensaty inwestor zaplanował, do czego przychylił się tutejszy organ, budowę 15 nowych gniazd (lub postawienie platform), a także odbudowę i naprawę kolejnych 15 gniazd. Wskazane w raporcie oś lokalizacje gniazd zaplanowanych do budowy lub odnowienia znajdują się poza strefami SOL i SBZ, czyli poza obszarami zagrożenia kolizją.

Ponadto, w celu poprawy warunków żerowych bociana białego, ptaków szponiastych i innych gatunków zaproponowano w raporcie oś (oraz uzupełniono w Aneksie do raportu oś) kontynuację programu prowadzonego przez jednostkę PGL LP Nadleśnictwo Szczytno pod nazwą "Czynna ochrona biotopów cietrzewia *Tetrao tetrix* w Nadleśnictwie Szczytno obszar OSO Puszcza

Napiwodzko-Ramucka". Cele programu, realizowanego w latach 2010-2014 obejmują ochronę biotopów cietrzewia i innych gatunków, tj. orlika krzykliwego, derkacza, żurawia, kani, błotniaków, kropiatki, bociana białego, kraski czy bielika, m. in., poprzez powstrzymanie sukcesji naturalnej na powierzchni 295,67 ha poprzez usuwanie roślinności drzewiastej i krzewiastej na powierzchniach nieleśnych. W ramach tego środka minimalizującego oddziaływania i poprawiającego warunki żerowiskowe wskazanych gatunków, spośród blisko 300 ha gruntów, gdzie realizowany był ww. program, wybrano łącznie ok. 140 ha. Z powierzchni tej wytypowanych zostanie ok. 120 ha jako powierzchnia nie mniejsza, niż utracona przez ptaki na obszarze lotniska. Dodatkowe 20 ha gruntów stanowić będzie rezerwę w przypadku stwierdzenia trudności terenowych (np. stagnacja wody na łąkach w okresie koszenia, itp.). Na obszarze wybranych łąk i pastwisk wykonywane będą przez 5 lat, począwszy od sezonu poprzedzającego oddanie lotniska do eksploatacji, działania agrotechniczne, powstrzymujące postępowanie procesu zarastania, tzn. wykaszanie i odkrzaczanie. Ponadto, kontynuowane będą działania polegające na bieżącym utrzymywaniu wykonanych w ramach ww. projektu zastawek regulujących poziom uwilgotnienia siedlisk. Działania takie sprzyjać będą właściwemu kształtowaniu żerowisk dla gatunków, których warunki żerowania mogą pogorszyć się na skutek realizacji rozbudowy lotniska. Jednocześnie, poprawa jakości i utrzymanie żerowisk dla gatunków o najwyższym stopniu ryzyka kolizji ze statkami powietrznymi poza Strefą Otoczenia Lotniska, Strefą Podejścia oraz Strefą Bezpośredniego Zagrożenia, sprzyjać będzie poprawie bezpieczeństwa lotów.

Odnosząc się do zinwentaryzowanych gatunków ssaków, stwierdzono 21 gatunków ssaków naziemnych, w tym 5 objętych ochroną ścisłą (jeż wschodni, ryjówka aksamitna, wiewiórka pospolita, wilk), 2 - ochroną częściową (kret europejski, bóbr europejski) i 10 łownych (jenot, lis pospolity, kuna leśna, borsuk, norka amerykańska, zając szarak, dzik europejski, łos, sarna, jelen). Wśród tych gatunków wilk, wydra oraz bóbr wymienione są w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej i stanowią przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 o znaczeniu dla Wspólnoty Ostoja Napiwodzko-Ramucka, który sąsiaduje z miejscem realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Łącznie odnotowano 143 zwierzęta i/lub świeże ślady ich bytowania. Najczęściej i najliczniej spotykanym gatunkiem była sarna (83 osobników w 28 spotkaniach), drugim był lis (36 osobników w 34 spotkaniach), trzecim zając (8 osobników w 8 spotkaniach). Dziki obserwowano jednorazowo (4 osobniki), natomiast ślady buchtowania obserwowano dwukrotnie. Jako nieliczne potraktować można: jelenie (7 osobników w 3 obserwacjach), wydry (ślady 2 osobników w 3 obserwacjach) i norki amerykańskie (1 osobnik w 1 spotkaniu). Bóbr i wydra zostały wykryte na cieku mającym bezpośrednie połączenie z rzeką Sawicą. W przypadku bobra zidentyfikowano obecność żeremi, tam oraz śladów żerowania. W przypadku wydry zaobserwowano charakterystyczne odchody zawierające głównie ości ryb. Oba te gatunki występują na rzece Sawicy. Stanowiska bobrów notowano także na dwóch rowach melioracyjnych koło miejscowości Szymanki i Siódmak. Podczas badań, prowadzonych w okresie IV-X, nie stwierdzono świeżych śladów obecności wilków na obszarze lotniska. Natomiast, podczas inwentaryzacji zimowej na przełomie 2011/2012 r. znajdowano świeże, charakterystyczne odchody. Według danych zbieranych w systemie ciągłym z kamer używanych do monitoringu obszaru lotniska w Szymanach dla potrzeb jego ochrony, wilki przechodzące przez obszar lotniska były widywane w ostatnich latach z częstotliwością kilku stwierdzeń 1-2 osobników w ciągu roku. Teren lotniska był przez te drapieżniki penetrowany okresowo, co może wynikać z faktu, że drapieżniki te naprzemiennie wykorzystują poszczególne fragmenty swojego rozległego rewiru łowieckiego.

Przylegające do lotniska od południa i zachodu kompleksy leśne, w tym położony bezpośrednio teren tzw. Zielonych Gór, a także rozległe lasy Leśnictwa Wesołowo i Galwica, od dziesiątków lat stanowią stałą ostoję wilka. Jeden z wilczych mateczników, gdzie w niektóre lata wyprowadzane są młode, oddalony jest ok. 1 km od granicy lotniska i obejmuje południowo – zachodnią i zachodnią część Zielonych Gór.

Na podstawie wyników bezpośrednich obserwacji terenowych ssaków, analizy danych o ofiarach kolizji drogowych, literatury oraz wywiadów prowadzonych wśród pracowników administracji Lasów Państwowych, określono schematyczny przebieg szlaków i korytarzy migracyjnych zwierząt. Dla dużych ssaków, szczególnie znaczenie w badanym terenie mają obszary leśne. Unikają one otwartych przestrzeni, a możliwość migracji jest uwarunkowana ciągłością terenów zalesionych o zwartej strukturze. Obszar lotniska poprzez swoje położenie opleciony jest siecią ścieżek lokalnych populacji ssaków oraz regionalnych i kontynentalnych korytarzy migracyjnych. Sam pas startowy nie spełnia jednak podstawowych cech szlaku migracji zwierząt - dzięki rozległym otwartym krajobrazom. Jedynie, w południowej i południowo-wschodniej części lotniska spotykane są regularnie sarny w licznie 1-16 osobników, które traktują obszar lotniska jako miejsce żerowania i odpoczynku. Obecnie drożność tras migracyjnych jest utrudniona poprzez wzrastające natężenie ruchu drogowego na drodze krajowej nr 57.

Obecność jeleniowatych jest przyczyną penetrowania okolic lotniska przez wilki. Jednak rozległy, bezleśny obszar płyty lotniska nie stanowi odpowiedniego siedliska dla żerowania wilków. Jak wynika z Raportu, popartego wywiadami z obsługą lotniska, wilki nie podejmowały prób polowań na występujące tam regularnie zające i sarny. Ślady ich obecności stwierdzane są jednak regularnie w wielu miejscach na terenie sąsiednich Nadleśnictw Szczytno i Wielbark, podczas zimowych tropień zwierzyny. Notowane są zarówno tropy zwierząt, odchody, jak i resztki ofiar. Stwierdzenia wilka potwierdzają istnienie naturalnego korytarza ekologicznego. Podkreślić należy, że w wyniku rozbudowy lotniska nie dojdzie do zajęcia, czy fragmentacji obszarów ważnych dla wilka. Przylegające od południa i zachodu do istniejącego lotniska kompleksy leśne od lat stanowią stałą ostoję wilka. Dodatkowo, fakt ten oraz efekt przyzwyczajania się zwierząt do ruchu lotniczego sprawiają, że podobnie bardzo małego oddziaływania należy oczekiwać w przypadku funkcjonowania Portu Lotniczego. Zatem, przychylając się do wniosków zawartych w raporcie oos można stwierdzić, że aktywność samolotów nie będzie wpływać znacząco na populacje występujących tu zwierząt, w tym wilka. Zarówno, stan lokalnej populacji wilka, zasiedlającej obszar Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka, jak i ciągłość korytarza ekologicznego zostaną zachowane. Zatem spójność struktury ekologicznej i funkcji w obrębie międzynarodowego korytarza ekologicznego dużych ssaków drapieżnych GKPN-9 Puszcza Napiwodzko-Ramucka zostanie zachowana.

Niemniej, ze względu na walory przyrodniczo-krajobrazowe analizowanego obszaru, niezbędne jest zastosowanie środków ograniczających potencjalne zagrożenia lub środków zaradczych, pozwalających uniknąć sytuacji zagrożenia lub wyeliminować zagrożenie w czasie trwania prac budowlanych lub eksploatacji lotniska. Stąd, konieczne jest zapewnienie właściwego wdrożenia warunków określonych w orzeczeniu niniejszej decyzji, w tym utrzymania porządku na placu budowy, zapewnienia minimalnej szerokości pasa robót, a przede wszystkim właściwego ogrodzenia terenu lotniska. Zaproponowane parametry ogrodzenia wraz z dodatkowymi zabezpieczeniami ograniczą możliwość wtargnięcia zwierząt na teren lotniska, a zalecona stała, cykliczna kontrola stanu technicznego ogrodzenia, zminimalizuje ewentualne negatywne

oddziaływania na przemieszczającą się faunę oraz znacząco wpłynie na bezpieczeństwo operacji lotniczych. Ponadto, niezbędne jest właściwe zabezpieczenie placu budowy, zarówno pod kątem przemieszczających zwierząt jak i populacji osiadłych (przemieszczających się podczas żerowania) lub mogących korzystać z placu budowy jako potencjalnego siedliska (jaskółki brzegówki w skarpach wykopów, hałd ziemi, itp.). W tym celu konieczne jest zastosowanie właściwych środków zaradczych. Oprócz wymienionego ogrodzenia o określonych parametrach, niezbędne jest, aby wykopy i nasypy kształtować ze spadkiem 45% lub z zastosowaniem osłon w celu uniemożliwienia brzegówkom osiedlania się na terenie budowy.

W przypadku teriofauny, w wyniku realizacji prac budowlanych oraz trwałego przekształcenia terenu lotniska, ulegnie zniszczeniu przede wszystkim część siedlisk zasiedlonych przez gryzonie. Jednak niekorzystne oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie budowy będzie miało charakter przejściowy, a nadzór przyrodniczy zminimalizuje powstanie znaczących ubytków w lokalnych populacjach. Ponadto, zinwentaryzowane gatunki są pospolicie występujące, zatem chwilowe zaburzenia w lokalnej populacji nie wpłyną na ich stan w Polsce i regionie.

Analizując oddziaływanie na duże ssaki, w tym jelenie, sarny, łosie, należy podkreślić, że szczególne znaczenie w badanym terenie mają dla nich obszary leśne. Unikają one otwartych przestrzeni, a możliwość migracji jest uwarunkowana ciągłością terenów zalesionych o zwartej strukturze, które występują w otoczeniu lotniska, stąd wnioskować można, iż ciągłość korytarzy dużych ssaków jest i będzie zachowana. W celu zapobieżenia powstawaniu strat w populacjach drobnej fauny naziemnej na etapie budowy oraz zabezpieczenia terenu lotniska przed wtargnięciem większych ssaków kopytnych czy drapieżnych, należy zastosować wskazane w orzeczeniu środki minimalizujące, tj. należy unikać tworzenia bezwyjściowych pułapek dla małych ssaków w przypadku prowadzenia wykopów (stąd kąt nachylenia przynajmniej jednej ściany powinien być mniejszy niż 30 stopni lub stosowanie pochylni w wykopach o wąskim rozstawie), a obszar lotniska zabezpieczyć ogrodzeniem spełniającym skuteczną ochronę przed możliwością wkroczenia wszystkich gatunków zwierząt, w tym dużych ssaków - jelenia i łosia oraz zwierząt robiących nory i podkopy.

Chiropterofaunę analizowanego obszaru reprezentuje 7 gatunków: mroczek pozłocisty, borowiec wielki, mroczek późny, karlik większy, karlik malutki, mroczek posrebrzany i karlik drobny. Intensywność wykorzystania przez nietoperze omawianego obszaru ocenić można na podstawie ich aktywności (odnotowano w sumie 451 przelotów). Indeks aktywności dla wszystkich zarejestrowanych podczas kontroli przelotów nietoperzy wyniósł 5,7 przelotu/godzinę. Na obszarze lotniska Szymany najwyższą aktywność zarejestrowano wiosną dla mrocza pozłocistego (7,6 przelotu/godzinę). Drugą wysoką wartość wykazał borowiec wielki, również wiosną. W tym okresie zarejestrowano aktywność pozostałych gatunków stwierdzonych na terenie (z wyjątkiem karlika drobnego). Latem maksymalna wartość indeksu aktywności wynosiła 2,9 przelotów/godzinę - zarejestrowana dla karlika większego. Jesienią wartość maksymalna była najniższa w stosunku do pozostałych okresów i wyniosła 1,6 przelotów/godzinę dla karlika większego. Na obszarze lotniska, znajduje się konstrukcja mogąca stanowić potencjalne schronienie nietoperzy w okresie letnim - budynek wieży kontrolnej, który cechowała skrajnie wysoka aktywność nietoperzy stwierdzona podczas nasłuchów. Kontrola schronień zimowych wykazała, iż w promieniu 4 km od lotniska brak jest miejsc mogących stanowić dogodne miejsca zimowania znacznej liczby nietoperzy, pomimo, że w obszarze tym znajduje się wiele

antropogenicznych budowli podziemnych (głównie bunkrów i schronów bojowych). Jednak ich słaba izolacja termiczna nie pozwala na intensywne wykorzystywanie przez nietoperze. Podczas kontroli potencjalnych zimowisk stwierdzono trzy nietoperze należące do trzech gatunków: nocka rudego *Myotis daubentonii*, nocka natterera *Myotis nattererii* i gacka brunatnego *Plecotus auritus*.

W wyniku prac budowlanych zmiana ulegnie roślinność terenu lotniska, a co za tym idzie spowoduje to niekorzystny wpływ na chiropterofaunę omawianego obszaru. Ponadto, negatywnie, choć krótkotrwale (ze względu na ograniczony czas trwania budowy) oddziaływać będzie ruch i praca maszyn budowlanych. Oddziaływania związane z eksploatacją lotniska wiązać się będą, przede wszystkim, z tzw. „zanieczyszczeniem światłem”, poprzez silne oświetlenie terenu lotniska. Światło emitowane przez lampy przyciągać będzie owady, a także żerujące nietoperze, a tym samym wpłynie na obranie nowych tras migracji. Ponadto, zanieczyszczenie światłem, w tym zmiana lub całkowite wyeliminowanie czasu całkowitej ciemności w porze nocnej, może spowodować dezorientację nietoperzy, a nawet doprowadzić do wycieńczenia i zwiększonej śmiertelności tych ssaków. Hałas emitowany przez lądujące i startujące samoloty także może powodować negatywne oddziaływanie na lokalną populację nietoperzy, w tym na efektywność i powodzenie żerowania. Prawdopodobnie, z powodu nasilonego hałasu i zanieczyszczenia spalinami, w tym także spowodowanego zwiększonym ruchem samochodowym, nietoperze przeniosą się w głębsze partie lasu. W celu minimalizacji ewentualnych negatywnych oddziaływań, należy zaplanować przede wszystkim właściwe oświetlenie terenu lotniska, tak aby możliwie najslabiej wpływało na żerowanie oraz cykl dobowy nietoperzy. Zgodnie z literaturą, zaleca się zastosować oświetlanie niskociśnieniowymi lampami sodowymi, zamiast wysokociśnieniowymi lub lampami rtęciowymi. Światło z lamp sodowych niskociśnieniowych nie zawiera promieni UV i w mniejszym stopniu przyciąga owady. Czas, w którym lampy są włączone, powinien być ograniczony, tak by w ciągu nocy zapewnić okres czasu w ciemności. Dotyczy to, w szczególności, sezonu letniego, kiedy osiągane są szczyty aktywności nietoperzy, a okoliczne kryjówki są przez te zwierzęta zasiedlane. Zalecane okresy wyłączania oświetlenia podane zostały w Załączniku nr 1 do niniejszej decyzji. Ponadto, w ramach ochrony nietoperzy, podczas prac budowlanych, należy przeprowadzić planowaną wycinkę drzew poza sezonem rozrodczym nietoperzy, który trwa od 30 kwietnia do 30 września. Dodatkowo, wszystkie zaplanowane do rozbiórki budynki należy skontrolować tuż przed pracami rozbiórkowymi pod kątem występowania tam nietoperzy. Wprawdzie badania nie wykazały obecności nietoperzy, jednak nie można wykluczyć, że nietoperze zasiedlą budynki do czasu ich rozbiórki, zatem w przypadku stwierdzenia nietoperzy w tych budynkach należy wystąpić do właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska o zezwolenia na niszczenie siedlisk i/lub zimowisk i/lub chwytanie i przemieszczanie chronionych gatunków zwierząt, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody. W celu ograniczania pojawiania się nietoperzy na terenie lotniska, należy zrezygnować z budowy oczek wodnych, które mogłyby powodować gromadzenie się owadów, a konieczny do budowy zbiornik retencyjny zaprojektować jako zamknięty. Z tego samego względu należy oczyszczać teren lotniska z ewentualnych martwych zwierząt, które mogłyby być powodem pojawiania się zwiększonej liczby owadów stanowiących bazę żerową chiropterofauny. Planowany zbiornik retencyjny na wody opadowe i roztopowe odprowadzane ze stanowiska do odladzania samolotów, zostanie zaprojektowany jako szczelny, zakryty, o pojemności 100 m³, pozwalającej na 7-dniową retencję wód opadowych przed ich odprowadzeniem na polećka.

Wycinkę drzew mogących stanowić potencjalne schronienia dla chiropterofauny należy

zrekompensować poprzez rozwieszenie budek dla nietoperzy. Budki należy umieścić w odległości min. 200 m od płyty lotniska. Zaleca się skrzynki dla nietoperzy typ Stratmann, rozmieszczone w większych skupiskach, co 50 m, od południowej strony pnia drzewa, w miejscach niezagrodzonych przez gałęzie czy podrost. Skrzynki należy wieszać na wysokości min. 5 m nad ziemią. Skrzynek powinno być tyle, ile zostanie wyciętych drzew o pierśnicy powyżej 30 cm.

Jak wskazano w warunkach realizacji przedsięwzięcia, w celu oceny wpływu funkcjonującego lotniska na chiropterofaunę oraz wpływu chiropterofauny na bezpieczeństwo operacji lotniczych, zaleca się przeprowadzenie dwuletniego monitoringu nietoperzy na obszarze lotniska po przeprowadzonej modernizacji, kiedy rozpocznie się normalne użytkowanie.

Na obszarze planowanej inwestycji objętym inwentaryzacją odnotowano 6 gatunków płazów należących do gatunków płazów bezogonowych oraz 1 gatunek gada. W stosunku do potencjalnej fauny płazów badanego terenu nie wykryto występowania płazów ogoniastych traszki zwyczajnej *Triturus vulgaris*, traszki grzebieniastej *Triturus cristatus* oraz, z płazów bezogonowych, kumaka nizinnego *Bombina bombina*, grzebiuszki ziemnej *Pelobates fuscus*, ropuchy zielonej *Bufo viridis Laurenti*, rzekotki drzewnej *Hyla arborea*. Wszystkie stwierdzone gatunki objęte są ścisłą ochroną gatunkową. Przeprowadzone badania nie wykazały żadnego z miejsc z dużą śmiertelnością płazów. Wskazywać może to na fakt, że zimowiska większości rozradzających się w pobliżu lotniska płazów są również miejscami rozrodu lub leżą w ich pobliżu, a szlaki przemieszczeń nie kolidują z lokalizacją lotniska w Szymanach.

Niemniej, etap budowy lotniska może skutkować okresowym wzrostem śmiertelności płazów na drogach dojazdowych do lotniska, a także w obrębie powstających wykopów budowlanych. Zatem, podczas budowy bezwzględnie konieczne będzie odpowiednie zabezpieczenie terenu poprzez właściwe kształtowanie skarp wykopów. Ponadto, na obszarach podmokłych na południe od pasa startowego, obszar budowy należy zabezpieczyć przez wygradzenie wkopaną grubą folią o wysokości 50 cm, z przewieszką uniemożliwiającą pokonanie wygradzenia od strony spodziewanego kierunku migracji. Przewieszka ta powinna być wykonana pod kątem co najmniej prostym, z materiału o wielkości ok. 5 cm, a całe wygradzenie powinno zostać wyposażone w drut lub usztywnienie nie pozwalające na zapadanie się części środkowej przegrody. Ważnym elementem wygradzenia powinny być tzw. zawracacze na krańcach wygradzeń zakończone pułapką wyposażoną w prostą pochylnię (np.; listewka, gałązka), umożliwiającą samodzielne wydostanie się zwierzęcia z pułapki. Pułapki należy kontrolować codziennie, a podczas ciepłych, deszczowych nocy zalecane jest przeprowadzenie dodatkowych kontroli ok. godziny 3.00. Wykopy przed zasypaniem należy bezwzględnie skontrolować i przeprowadzić ewakuację stwierdzonych w nich zwierząt.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy liczyć się z koniecznością podejmowania prac interwencyjnych zapobiegających stratom w herpetofaunie. Do działań takich należą np. ewakuacja zwierząt z zasięgu prac budowlanych oraz zabezpieczenie budowy przed wchodzeniem płazów, z tego względu podczas prac budowlanych powinien być obecny nadzór przyrodniczy w celu monitorowania możliwych, a obecnie trudnych do przewidzenia niekorzystnych zjawisk mogących wystąpić na tym etapie i dopasowania w takich przypadkach odpowiednich środków minimalizujących. W ramach rozbudowy lotniska została zaplanowana także budowa drogi dojazdowej pomiędzy lotniskiem a drogą krajową nr 57. Podczas budowy wskazanej drogi teren wzdłuż budowy należy zabezpieczyć przez wygradzenie wkopaną grubą folią o wysokości 50 cm, na długości około 2 km. Pozwoli to na ograniczenie strat w herpetofaunie

ze strony ciężkiego transportu.

W wyniku badań inwentaryzacyjnych na wyznaczonym obszarze wykazano 75 gatunków owadów i pajęczaków rzadkich, chronionych i znajdujących się na Czerwonej Liście Zwierząt lub w Polskiej Czerwonej Księdze. Nie stwierdzono natomiast występowania bezkręgowców wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. W hubach na martwych brzozech (hubiak pospolity *Fomes fomentarius*) stwierdzono występowanie chrząszcza, reliktu lasów pierwotnych – *Neomida haemorrhoidalis*. Ponadto, w próchnie rozkładającego się pnia brzozy stwierdzono, m. in., bardzo rzadkiego chrząszcza z rodziny piórkoskrzydłych *Ptiliidae* – *Pteryx splendens*, znanego do tej pory tylko z jednego stanowiska w Polsce. Stwierdzonymi siedliskami ww. bezkręgowców są suche, piaszczyste tereny otwarte z murawami napiaskowymi lub szczotlichowymi oraz siedliska leśne z nagromadzeniem martwego drewna. Najcenniejsze siedliska leśne charakteryzują się dużą ilością martwego drewna, z którym związane są rzadkie, saproksylofilne gatunki owadów. Zakres planowanej wycinki nie będzie obejmował obszarów występowania tych gatunków i nie będzie zagrażał ich populacji na badanym terenie.

Bardzo wysokie walory przyrodnicze posiadają siedliska otwarte na terenie lotniska. Są to zarówno łąki świeże pokrywające praktycznie całą płytę lotniska oraz suche ciepłolubne murawy napiaskowe i szczotlichowe występujące na obrzeżach centralnej, otwartej części lotniska. Ze względu na warunki bezpieczeństwa lotów, zachowanie dotychczasowego użytkowania terenów otwartych jest niemożliwe. Na terenach tych stwierdzono obecność trzmieła zmiennego, trzmieła żółtego, a także modraszka arion – gatunku silnie zagrożonego. Ponadto, na wszystkich terenach otwartych, w tym także na porębach wewnątrz terenów leśnych, a nawet w brzeżnych, prześwietlonych częściach lasu występuje świerszcz polny. Jest to gatunek umieszczony na Czerwonej Liście Zwierząt Ginących i Zagrożonych w Polsce w kategorii niższego ryzyka. Osiąga on szczególnie bardzo wysokie zagęszczenia na płycie lotniska (szacunkowo 1-2 osobniki/m²). Wobec tak dużej populacji zajmującej wszystkie tereny otwarte lotniska, planowana inwestycja nie powinna zagrozić temu gatunkowi. Najwyższe walory przyrodnicze w przypadku bezkręgowców w skali całego badanego obszaru bezsprzecznie posiadają suche, kserotermiczne tereny otwarte. Na powierzchniach tych stwierdzono szereg rzadkich i bardzo rzadkich gatunków owadów i pajęczaków, w tym wiele figurujących na Czerwonej Liście Zwierząt Ginących i Zagrożonych w Polsce. Ponadto, odkryto na tych powierzchniach 2 nowe dla fauny Polski gatunki chrząszczy, związane z suchymi, piaszczystymi terenami otwartymi - *Aleochara salina* i *Acrotona pilosicollis*, a także rzadki gatunek motyla - Modraszek arion *Maculinea arion*. Odnosząc się do stwierdzonego osobnika modraszka arion należy podkreślić, że jest to gatunek związany z suchymi kserotermicznymi łąkami z udziałem macierzanki piaskowej. Wszelkie zabiegi związane z niszczeniem i ograniczaniem powierzchni tego typu łąk będą miały niekorzystny wpływ na ten gatunek. Jednak pojedyncze stwierdzenie jednego tylko osobnika świadczy o tym, że na terenie lotniska nie mamy do czynienia z mocną, stabilną populacją modraszka arion. Jak wskazuje raport najmniejszy negatywny wpływ na te obszary wystąpi w przypadku realizacji inwestycji w wariantcie B. Natomiast, działaniem rekompensującym entomofaunie utratę wartościowych siedlisk będzie wycinka młodych sosen, wkraczających i rozsiewających się w części południowej lotniska. Jest to obszar piaszczysty, wydmowy, z fragmentami muraw szczotlichowych i otwartych wrzosowisk. Obecnie, na teren ten wkraczają i rozsiewają się młode sosny, które mogą zagrozić istnieniu terenu otwartego i cennych bezkręgowców. Dlatego wskazana jest wycinka tych drzew w części południowej lotniska. Zabieg ten można wykonać w ramach planowanej wycinki

zadrzewień kolidujących z inwestycją.

Faza rozbudowy lotniska w Szymanach związana będzie z przekształceniem ukształtowania powierzchni ziemi, likwidacją pokrywy glebowej i roślinności, zakładaniem zapleczy budowy, pracami ciężkiego sprzętu i składowaniem materiałów budowlanych i odpadów budowlanych. W celu zabezpieczenia krajobrazu należy utrzymywać porządek na terenie budowy, dzięki np. odpowiedniej ilości i lokalizacji pojemników na odpady, sanitariatów i właściwej gospodarki materiałowej w celu uniknięcia zanieczyszczenia terenu. Przekształcenia krajobrazu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą niewielkie, z uwagi na fakt istnienia lotniska w tym miejscu od dziesięcioleci. Rozbudowa lotniska nie powinna znacząco wpłynąć na zmianę krajobrazu. Niekorzystne oddziaływanie na etapie likwidacji inwestycji związane będzie z powstaniem znacznej ilości odpadów, zniszczeniem pokrywy glebowej i roślinnej. Jednak po zakończeniu prac likwidacyjnych roślinność zacznie rekolonizować zajęty wcześniej obszar.

Na obszarze planowanego przedsięwzięcia nie odnotowano obiektów budowlanych objętych ochroną konserwatorską oraz stanowisk archeologicznych. Jednakże, trakcie prowadzenia robót ziemnych istnieje potencjalna możliwość natrafienia na zabytki archeologiczne (stanowiska bądź przedmioty związane z działalnością człowieka). W związku z powyższym, wskazano, aby główne prace ziemne prowadzić pod stałym nadzorem archeologa, w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Na obszarze planowanej inwestycji, jak i w odległości do 2 km od jej granic nie zinwentaryzowano złóż surowców mineralnych i organicznych.

Oddziaływania przedmiotowej inwestycji na krajobraz wiązać się będą przede wszystkim z wprowadzeniem zmian w stanie istniejącym. Krajobraz lotniska cechuje się istnieniem monotonnej, płaskiej przestrzeni z nielicznymi obiektami infrastruktury związanymi z funkcjonowaniem Portu Lotniczego w Szymanach. Ponadto inwestycja wymusza ograniczenia wysokości zabudowy i innych inwestycji oraz zalesiania analizowanego obszaru.

Ze względu na dużą odległość planowanej inwestycji od granic Polski Ze względu na lokalizację przedmiotowej inwestycji w znacznej odległości od granic państwa (ok. 97 km w linii prostej) oraz charakter emisji, realizacja przedsięwzięcia nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Do poważnych awarii, potencjalnie możliwych do wystąpienia na terenie portu lotniczego zalicza się pożary (obszarów leśnych, infrastruktury, statku powietrznego, pojazdów lotniskowych), eksplozje (paliw, materiałów wybuchowych), emisje do gruntu (skażenie paliwem, olejem oraz innymi płynami technicznymi, materiałami niebezpiecznymi), emisje do atmosfery (zanieczyszczenie dymem, oparami toksycznymi), emisja do instalacji sanitarnych i odwadniających (skażenie paliwem, olejem oraz innymi płynami technicznymi, skażenie powstałe z powodu nieodpowiedniego stanu technicznego instalacji sanitarnych i odwadniających) oraz inne groźne skażenia dla środowiska (chemiczne, zagrożenie epidemiologiczne, radiacyjne, o charakterze bioterrorystycznym). Zasady reagowania na poziomie krajowym podczas wystąpienia wyspecyfikowanych zagrożeń, reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2005 r., w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych (Dz. U. nr 197 poz. 1634, z późn. zm.). Stosownie do treści raportu o oś, na terenie portu lotniczego będzie Lotniskowa Straż Pożarna, reagująca w przypadku zagrożeń. W portach lotniczych sprawy z wystąpieniem niebezpiecznych sytuacji reguluje plan działania w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym. *Operacyjny Plan Ratownictwa Lotniskowego - OPRL*

powinien dokładnie określać wymagany przepisami poziom ochrony ratowniczo - gaśniczej lotniska, zgodnie z kategorią ochrony przeciwpożarowej lotniska, tj. ściśle, wg standaryzacji ICAO (7 kategoria ochrony przeciwpożarowej). Ponadto, plan OPRL powinien określać zadania i procedury ratownicze podmiotów biorących udział w interwencji, w szczególności z zakresu gaszenia pożarów i ratownictwa medycznego, technicznego, chemicznego oraz ekologicznego. Wszystkie podmioty zarządzające cywilnymi lotniskami użytku publicznego w Polsce w celu zapewnienia ostrzegania ludności o potencjalnych zagrożeniach oraz w celu niezwłocznego przekazywania informacji na temat zasad postępowania w sytuacji wystąpienia zagrożeń, od wielu już lat współpracują z władzami szczebla wojewódzkiego. Do głównych zadań *Systemów Ostrzegania i Alarmowania* – SOA, należy:

- monitorowanie (ocena, analiza i prognozowanie) zagrożeń przy współpracy z podmiotami realizującymi monitoring środowiska oraz prowadzącymi akcje ratownicze,
- ostrzeganie i alarmowanie o zagrożeniach oraz informowanie o zasadach zachowania się przed i w trakcie ich wystąpienia,
- zapewnienie w odpowiednim czasie wymiany informacji na temat występowania zagrożeń,
- zapewnienie współdziałania organów administracji publicznej z centrami zarządzania kryzysowego.

Na terenie lotniska znajdować się będą: oleje napędowe, olej opałowy, benzyny silnikowe, paliwo lotnicze, które zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 28 września 2005 r. w sprawie wykazu substancji niebezpiecznych wraz z ich klasyfikacją i oznakowaniem, klasyfikowane są jako substancje niebezpieczne. Natomiast ilość substancji niebezpiecznych, które decydują o zakwalifikowaniu lotniska jako zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, określa Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r., w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz. 535). Na terenie lotniska przewiduje się następujące ilości ww. substancji:

- olej opałowy – szacowane zapotrzebowanie w granicach 32 Mg/rok,
- paliwo lotnicze – paliwo lotnicze dostarczane będzie cysternami o pojemności 20 Mg każda, w pierwszym roku użytkowania lotniska przewiduje się 2 cysterny, przy przewidzianym dziennym zapotrzebowaniu na paliwo w ilości 10 Mg, zaś 20 lat po eksploatacji – trzy cysterny, przy dziennym zapotrzebowaniu na paliwo w ilości 40 Mg,
- benzyny silnikowe i olej napędowy – nie będą magazynowane, znajdować się będą w ilościach niezbędnych do funkcjonowania pojazdów obsługi naziemnej lotniska, tankowanie pojazdów odbywać się będzie poza lotniskiem.

Biorąc powyższe pod uwagę, przedmiotowa inwestycja nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Zasady reagowania podczas wystąpienia zagrożeń na terenie portu lotniczego określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2005 r., w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo - gaśniczych (Dz. U. nr 197 poz. 1634 z 2005 r., z późn. zm.), zawierające wymagania dotyczące przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia oraz planu działania w sytuacji zagrożenia, a także zakres obowiązków podmiotów zarządzających lotniskami, jednostek organizacyjnych systemu ochrony zdrowia, władz

administracji publicznej, jednostek Lotniskowej i Państwowej Straży Pożarnej i innych służb publicznych. Specyfika działania portu lotniczego nakazuje prowadzenie ciągłego monitorowania sytuacji na terenie lotniska w taki sposób, aby podmiot zarządzający lotniskiem miał pod pełną kontrolą zagrożenia, w tym zagrożenia epidemiologiczne, które mogą oddziaływać nie tylko na terenie portu lotniczego, ale również na terenie województwa i kraju. Podczas wystąpienia zagrożeń chorobami zakaźnymi w komunikacji lotniczej, niezwłocznie organizowany będzie system izolacji pasażerów na terenie lotniska oraz zapewniony odpowiedni transport do specjalistycznych szpitali. W związku z powyższym, stosownie do wskazań Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Elblągu (opinia sanitarna z 25 lutego 2013 r.), na terenie budynku terminala, w części hali przylotów, zapewnione zostanie pomieszczenie – izolatka wraz z pomieszczeniem sanitarnym dla chorych lub podejrzanych o chorobę zakaźną.

Z uwagi na fakt, że posiadane na etapie niniejszego uzgodnienia informacje na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego wpływ na środowisko, realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie stwierdził, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak, zgodnie z art. 88 ust. 1 ustawy ooś, jeżeli organ administracji architektoniczno – budowlanej uzna, że we wniosku o wydanie pozwolenia na budowę zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, może stwierdzić o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i nałożyć na inwestora obowiązek sporządzenia raportu, jednocześnie określając jego zakres.

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i odpadami wynika, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia obowiązujących wymagań ochrony środowiska. Ponadto przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze nie wykazała możliwości wystąpienia bardzo niekorzystnych oddziaływań na poszczególne komponenty przyrody. Przyjęte środki minimalizujące oddziaływania lub rekompensujące straty pozwolą w znacznym stopniu ograniczyć wpływ przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze. Największe przewidywane oddziaływania związane będą z niszczeniem siedlisk oraz chronionych gatunków roślin, dla których nie ma możliwości zaplanowania środków kompensujących, a ich niszczenie wymagać będzie odrębnych zezwoleń oraz opinii. W przypadku negatywnych oddziaływań na faunę, w tym chiropterofaunę oraz ornitofaunę (istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa operacji lotniczych), oddziaływania oceniono jako mało istotne, a właściwe zrealizowanie warunków niniejszej decyzji pozwoli zminimalizować oddziaływania na faunę, a także wzajemnie interakcje pomiędzy fauną a funkcjonującym lotniskiem.

Ponieważ planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należyтым wypełnieniu warunków realizacji wymienionych w niniejszej decyzji, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Załączniki:

1. **Załącznik nr 1** - Zalecane okresy wyłączania oświetlenia lotniska w celu minimalizacji negatywnego wpływu na chiropterofaunę;
2. **Załącznik nr 2** – Terminy oraz cel prowadzenia monitoringu chiropterofauny;
3. **Załącznik nr 3** – Zestawienie lokalizacji istniejących i planowanych gniazd bociana białego *Ciconia ciconia* objętych programem poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego na Lotnisku Szymany;
4. **Załącznik nr 4** – Lista działek ewidencyjnych przeznaczonych do „Programu minimalizacji oddziaływania ruchu lotniczego w Szymanach na ptaki”;
5. **Załącznik nr 5** – Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.)

Na podstawie załącznika Nr I, części I ust. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635 ze zm.) wnioskodawca uiścił opłatę skarbową w wysokości 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie
Stanisław Dąbrowski

Otrzymują :

1. WARMIA I MAZURY Sp. z o.o. SZYMANY AIRPORT ul. Kasprowicza 1, 12-100 Szczytno,
2. Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskie – ul. Emilii Plater 1, 10-562 Olsztyn,
3. Pozostałe strony postępowania – obwieszczenie:
 - a) Burmistrz Szczytna, ul. Sienkiewicza 1, 12-100 Szczytno,
 - b) Wójt Gminy Szczytno, ul. Łomżyńska 3, 12-100 Szczytno,
 - c) Wójt Gminy Wielbark, ul. Grunwaldzka 2, 12-160 Wielbark
4. a/a.

Decyzja niniejsza stała się
ostateczna w dniu *17.07.2013 r.*
Olsztyn dnia *19.07.2013 r.*

52
REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie
10-437 Olsztyn
ul. Dworcowa 60

NACZELNIK WYDZIAŁU
OCEN ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
Agata Moździerz



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 14 czerwca 2013 r.

WOOŚ.4230.2.2012.JC.24

Załącznik nr 1

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 14 czerwca 2013 r.,
WOOŚ.4230.2.2012.JC.24 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia
polegającego na rozbudowie Portu Lotniczego w Szymanach w ramach projektu
indywidualnego pn.: Regionalny Port Lotniczy Olsztyn - Mazury.

Zalecane okresy wyłączania oświetlenia lotniska w celu minimalizacji negatywnego wpływu na
chiropterofaunę.

Sezon	Pora	Godzina	Czas	Wyłączenia oświetlenia
Maj	Wieczór	20.50-22.50	2 h	Stosować
	Rano	3.30-4.30	1 h	
Czerwiec	Wieczór	21.20-24.20	3 h	Stosować
	Rano	3.10-4.10	1 h	
Lipiec	Wieczór	21.15-24.15	3 h	Stosować
	Rano	3.25-4.25	1 h	
Sierpień	Wieczór	20.30-23.30	3 h	Stosować
	Rano	4.05-5.05	1 h	
Wrzesień	Wieczór	19.25-21.25	2 h	Stosować
	Rano	4.50-5.50	1 h	



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie
Stanisław Dąbrowski



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 14 czerwca 2013 r.

WOOŚ.4230.2.2012.JC.24

Załącznik nr 2

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 14 czerwca 2013 r., WOOŚ.4230.2.2012.JC.24 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Portu Lotniczego w Szymanach w ramach projektu indywidualnego pn.: Regionalny Port Lotniczy Olsztyn - Mazury.

Terminy oraz cel prowadzenia monitoringu chiropterofauny

Sezon badań	Okres badań	
	ŚMIERTELNOŚĆ Badanie śmiertelności nietoperzy. Odnajdywanie martwych osobników w odstępach min. 5-dniowych, łącznie 20 kontroli.	AKTYWNOŚĆ Monitoring aktywności nietoperzy w pobliżu płyty lotniska. Kontrole wieczorne i nocne z nagraniami na transektach gdzie prowadzono monitoring przedrealizacyjny.
Pierwszy rok	01 kwiecień – 15 maj 15 czerwiec – 15 lipiec 01 sierpień – 01 październik	01 kwiecień – 31 październik
Drugi rok	01 kwiecień – 15 maj 15 czerwiec – 15 lipiec 01 sierpień – 01 październik	01 kwiecień – 31 październik



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie
Stanisław Dąbrowski



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 14 czerwca 2013 r.

WOOS.4230.2.2012.JC.24

Załącznik nr 3

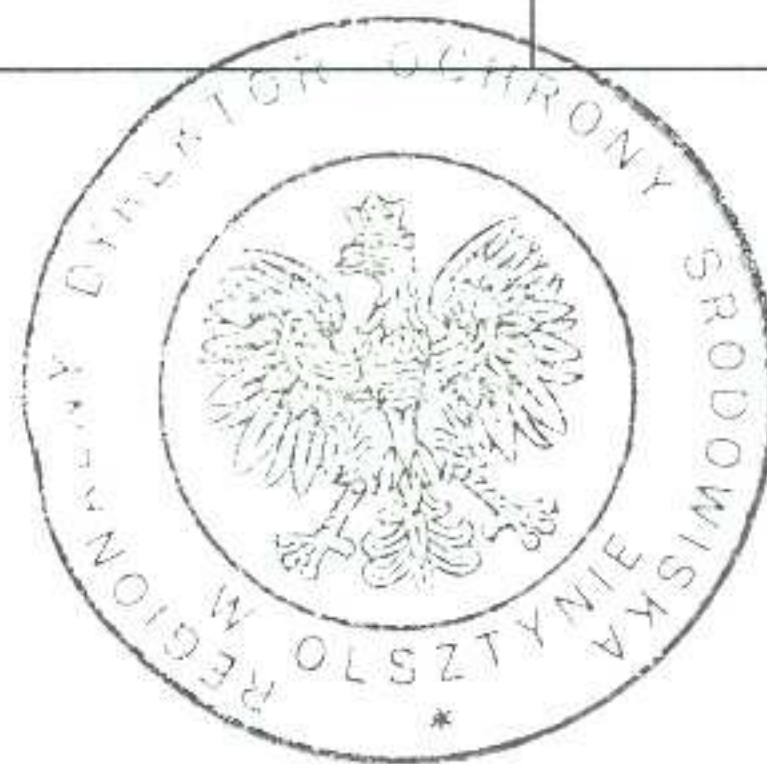
do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 14 czerwca 2013 r., WOOS.4230.2.2012.JC.24 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Portu Lotniczego w Szymanach w ramach projektu indywidualnego pn.: Regionalny Port Lotniczy Olsztyn - Mazury.

Zestawienie lokalizacji istniejących i planowanych gniazd bociana białego *Ciconia ciconia* objętych programem poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego na Lotnisku Szymany.

L. p.	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Miejscowość	Stan gniazda	Podejmowane działanie
1.	53.501191°	20.976264°	Nowiny	istniejące czynne	likwidacja
2.	53.473660°	20.953938°	Szymanki	istniejące czynne	likwidacja
3.	53.465415°	20.949857°	Szymanki	istniejące czynne	likwidacja
4.	53.487465°	20.964856°	Szymany	4 istniejące czynne	likwidacja
5.	53.483970°	20.961693°	Szymany	istniejące czynne	likwidacja
6.	53.483745°	20.960593°	Szymany	istniejące czynne	likwidacja
7.	53.480951°	20.955369°	Szymany	istniejące czynne	likwidacja
8.	53.473410°	20.953631°	Szymany	istniejące czynne	likwidacja
9.	53.549205°	20.855293°	Dzierzki	brak	budowa
10.	53.492279°	20.733367°	Kolonia Szuć	brak	budowa
11.	53.472670°	21.129170°	Lipowiec	brak	budowa

12.	53.475601°	21.150829°	Lipowiec	brak	budowa
13.	53.460985°	21.136538°	Lipowiec	brak	budowa
14.	53.507368°	20.683749°	Nowe Borowe	brak	budowa
15.	53.557563°	20.845638°	Nowy Dwór	brak	budowa
16.	53.480278°	20.798936°	Rekownica	brak	budowa
17.	53.473385°	20.798930°	Rekownica	brak	budowa
18.	53.473654°	20.806347°	Rekownica	brak	budowa
19.	53.468919°	20.810865°	Rekownica	brak	budowa
20.	53.502445°	20.729272°	Szuć	brak	budowa
21.	53.537413°	20.872371°	Witówko	brak	budowa
22.	53.537241°	20.876856°	Witówko	brak	budowa
23.	53.534223°	20.869648°	Witówko	brak	budowa
24.	53.313812°	20.826799°	Baranowo	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
25.	53.401977°	21.040642°	Borki Wielbarskie	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
26.	53.461835°	21.017574°	Ciemna Dąbrowa	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
27.	53.460648°	21.017582°	Ciemna Dąbrowa	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
28.	53.459695°	21.017514°	Ciemna Dąbrowa	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
29.	53.410896°	21.049177°	Lejkowo	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
30.	53.427183°	21.021372°	Nowojowiec	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
31.	53.363297°	20.839512°	Przeździek Wielki	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
32.	53.397792°	21.000863°	Stachy	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
33.	53.506131°	20.733059°	Szuć	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
34.	53.501266°	21.123649°	Wały	stare nieczynne	odbudowa, naprawa

35.	53.430069°	20.859468°	Wesołówko	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
36.	53.355819°	20.675821°	Wichrowiec	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
37.	53.354825°	20.688508°	Wichrowiec	stare nieczynne	odbudowa, naprawa
38.	53.536768°	20.876087°	Witówko	stare nieczynne	odbudowa, naprawa



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie

Stanisław Dąbrowski



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 14 czerwca 2013 r.

WOOS.4230.2.2012.JC.24

Załącznik nr 4

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 14 czerwca 2013 r.,
WOOS.4230.2.2012.JC.24 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia
polegającego na rozbudowie Portu Lotniczego w Szymanach w ramach projektu
indywidualnego pn.: Regionalny Port Lotniczy Olsztyn - Mazury.

Lista działek ewidencyjnych przeznaczonych do „Programu minimalizacji oddziaływania
ruchu lotniczego w Szymanach na ptaki”.

L.p.	Adres	Ilość (w ha)
1.	07-29-3-09-188 -b -00	0,30
2.	07-29-3-09-189 -c -00	1,28
3.	07-29-3-09-189 -p -00	1,10
4.	07-29-3-09-189 -r -00	0,33
5.	07-29-3-09-189 -w -00	0,65
6.	07-29-3-09-190 -f -00	0,43
7.	07-29-3-09-191 -b -00	2,10
8.	07-29-3-09-219 -g -00	0,45
9.	07-29-3-09-223 -c -00	5,57
10.	07-29-3-09-224 -a -00	7,17
11.	07-29-3-09-224 -g -00	0,29
12.	07-29-3-09-224 -j -00	0,37
13.	07-29-3-09-246 -g -00	1,50
14.	07-29-3-09-246 -k -00	0,34
15.	07-29-3-09-249 -f -00	0,08
16.	07-29-3-09-249 -j -00	1,08
17.	07-29-3-09-249 -k -00	0,22
18.	07-29-3-09-249 -l -00	0,41
19.	07-29-3-09-250 -a -00	0,42
20.	07-29-3-09-250 -i -00	0,50
21.	07-29-3-09-250 -k -00	0,23
22.	07-29-3-09-250 -l -00	1,35
23.	07-29-3-09-250 -m -00	0,25
24.	07-29-3-09-251 -c -00	0,61

25.	07-29-3-09-251 -g -00	0,56
26.	07-29-3-09-251 -h -00	11,79
27.	07-29-3-09-251 -o -00	4,24
28.	07-29-3-11-116A -d -00	0,75
29.	07-29-3-11-116A -n -00	9,53
30.	07-29-3-11-252 -a -00	3,28
31.	07-29-3-11-252 -n -00	0,97
32.	07-29-3-11-253 -c -00	0,67
33.	07-29-3-11-256 -c -00	0,63
34.	07-29-3-12-153 -i -00	0,47
35.	07-29-3-12-154 -n -00	1,62
36.	07-29-3-12-183 -g -00	0,28
37.	07-29-3-12-186 -g -00	2,30
38.	07-29-3-12-186A -a -00	33,46
39.	07-29-3-12-186A -b -01	1,65
40.	07-29-3-12-186A -c -01	0,70
41.	07-29-3-12-212 -h -00	0,18
42.	07-29-3-12-214 -f -00	2,29
43.	07-29-3-12-215 -f -00	13,55
44.	07-29-3-12-243 -a -00	1,46
45.	07-29-3-12-243 -h -00	3,94
46.	07-29-3-12-243 -k -00	0,53
47.	07-29-3-12-264 -c -00	0,50
48.	07-29-3-12-265 -c -00	0,60
49.	07-29-3-12-268 -k -00	1,25
50.	07-29-3-12-269 -f -00	4,66
51.	07-29-3-12-270 -a -00	0,91
52.	07-29-3-12-270 -b -00	2,48
53.	07-29-3-12-270 -c -00	0,49
54.	07-29-3-12-270 -d -01	0,69
55.	07-29-3-12-281 -j -00	0,87
56.	07-29-3-12-283 -b -00	2,54
57.	07-29-3-12-288 -b -00	0,38
58.	07-29-3-12-288 -i -00	0,80
59.	07-29-3-12-289 -d -00	1,77
	Suma	139,82



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie

Stanisław Dąbrowski



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 14 czerwca 2013 r.

WOOŚ.4230.2.2012.JC.24

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Załącznik nr 5

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 14 czerwca 2013 r., WOOŚ.4230.2.2012.JC.24 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Portu Lotniczego w Szymanach w ramach projektu indywidualnego pn.: Regionalny Port Lotniczy Olsztyn - Mazury.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie portu lotniczego w Szymanach do portu lotniczego kategorii D - lotnisko regionalne obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów rocznie. Przedmiotowe lotnisko obsługiwać będzie samoloty o rozpiętości skrzydeł do 36 m i rozstawie kół skrajnych podwozia głównego do 9 m, dla których długość drogi startowej 2500 m będzie wystarczająca dla bezpiecznego wykonania operacji startu i lądowania (lotnisko kategorii I o kodzie referencyjnym 3C).

Przedmiotowa inwestycja ma na celu rozbudowę portu lotniczego w Szymanach jako portu lotniczego kategorii D, tj. lotniska obsługującego mniej niż 1 mln pasażerów rocznie. Lotnisko będzie obsługiwało przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu oraz przewozy krajowe na liniach o dużym natężeniu ruchu, a także ruch General Aviation (GA). Po rozbudowie lotnisko będzie spełniało parametry techniczne lotniska kategorii I o kodzie referencyjnym 3C z drogą startową o długości 2500 m i szerokości 45 m. Według zapisów Załącznika 14 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (ICAO) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. *w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych* (Dz. U. nr 122, poz. 1273), kategoria I oznacza lotnisko z drogą startową przyrządową z podejściem precyzyjnym - droga startowa przyrządowa obsługiwana przez ILS (system lądowania wg wskazań przyrządów) i/lub MLS i pomoce wzrokowe, przeznaczona do operacji z wysokością decyzji nie niższą niż 60 m (200 stóp) i widzialnością nie mniejszą niż 800 m lub zasięgiem widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszym niż 550 m. Zgodnie z klasyfikacją zawartą w Tabeli 1-1 Załącznika 14 ICAO, cyfra kodu referencyjnego 3 oznacza referencyjną długość startu samolotu do 1 800 m, natomiast litera oznacza dopuszczalną rozpiętość skrzydeł samolotu i odległość między zewnętrznymi krawędziami skrajnych kół głównego podwozia – C oznacza rozpiętość skrzydeł od 24 do 36 m (bez wartości 36 m) i odległość między zewnętrznymi krawędziami skrajnych kół głównego podwozia od 6 do 9 m (bez wartości 9 m).

Zgodnie z założeniami prognozy ruchu, z chwilą uruchomienia lotniska, tj. w 2016 roku, będzie ono obsługiwało ok. 57 000 pasażerów rocznie, a w ciągu 20 lat nastąpi wzrost liczby

pasażerów korzystających z lotniska do co najmniej 731 300/rok. W początkowym okresie liczba operacji lotniczych (łącznie startów i lądowań) kształtować się będzie na poziomie 5 668 (w tym 4 740 w ruchu G A) operacji rocznie i w ciągu 20 lat wzrośnie do 17 038/rok (w tym 7 740 w ruchu GA). Lotnisko będzie otwarte 7 dni w tygodniu w godzinach 6:00 do 22:00 i wyposażone będzie w następujące elementy infrastruktury:

- nawierzchnie lotnicze i pomocnicze, w tym: droga startowa o długości ok. 2 500 m, drogi kołowania, płyta postojowa samolotów, płyta odladzania samolotów;
- lotnicze systemy nawigacyjne, w tym: lotnicze oświetlenie naziemne, PAPI, system ILS i światła podejścia, VOR/DME, radar;
- budynki portu lotniczego, w tym: budynek terminala pasażerskiego, budynek administracyjny, wieża kontroli lotów (TWR), budynek Lotniskowej Straży Pożarnej, magazyn chemikaliów;
- budowle i urządzenia budowlane, w tym: parking ogólnodostępny, parking dla pracowników, infrastruktura techniczna (wodno – kanalizacyjna i c.o.), ogrodzenie.

Rozbudowę lotniska regionalnego użytku publicznego w województwie warmińsko – mazurskim rozpatrywano w trzech wariantach, zakładających długość drogi startowej ok. 2 500 m:

- w **wariancie A** – zakładającym wydłużenie drogi startowej o 140 m w kierunku północnym i ok. 360 m w kierunku południowym - wariant alternatywny;
- w **wariancie B** – zakładającym wydłużenie drogi startowej o ok. 500 m w kierunku północnym - wariant proponowany przez wnioskodawcę;
- w **wariancie C** – zakładającym wydłużenie drogi startowej o ok. 500 m w kierunku południowym - wariant alternatywny.

Wszystkie rozpatrywane warianty rozbudowy lotniska charakteryzują się następującymi parametrami:

- lokalizacja lotniska w odległości około 10 km od miasta Szczytno,
- powierzchnia terenu pod lotnisko wynosić będzie łącznie ok. 395 ha,
- droga startowa 02/20,
- współrzędne ARP lotniska (WSG-84) 53028'54,69"N, 020056'15,69"E,
- planowana zabudowa będzie zlokalizowana w obrębie lotniska.

Porównanie wariantów rozbudowy lotniska wskazało, że korzystniejszym środowiskowo i zarówno, wskazanym do realizacji będzie wariant B, zakładający wydłużenie drogi startowej o ok. 500 m w kierunku północnym.

W ramach przedmiotowej inwestycji zostanie wybudowane połączenie drogowe – dwukierunkowa droga dwupasowa o szerokości 7 m, do istniejącej drogi krajowej DK 57. W raporcie o oś rozważano 2 warianty przebiegu drogi dojazdowej, o długości:

- wariant 1 – ok. 1440 m,
- wariant 2 – ok. 750 m.

W związku z budową ww. drogi dojazdowej, konieczne będzie przeprowadzenie wycinki drzew w obrębie płatu leśnego Mały Lasek, stanowiącego ubogi florystycznie bór sosnowy, którego drzewostan budują głównie sosna zwyczajna i świerk. Analizowany wariant 1 w znacznej mierze (od połączenia z drogą krajową) wykorzystuje istniejącą już drogę, która graniczy z płatem leśnym Mały Lasek, dlatego wycinka drzew na tym fragmencie będzie minimalna. Następnie planowana droga bieć będzie przez tereny z luźnymi, młodymi samosiewami sosny oraz przez łąki. W wariancie tym wycince ulegnie niewielki fragment powierzchni leśnej, stanowiącej granice lasu i istniejącej drogi oraz samosiewy sosny. Łączna powierzchnia wycinki w wariancie 1 wyniesie ok. 0,15 ha. Natomiast, w przypadku wariantu 2, wycince ulegnie ok. 0,8 ha płatu leśnego Mały Lasek.

Dodatkowo, wariant ten zakłada zupełnie nowy przebieg drogi, którego realizacja spowoduje przecięcie powierzchni leśnej na pół, co spowoduje fragmentację oraz odsłonięcie wnętrza lasu. Ponadto, realizacja drogi dojazdowej w wariantie 2, poprzez fragmentację Małego Lasku, mogłaby negatywnie wpłynąć na przemieszczanie się małych zwierząt w obrębie płatów i większych kompleksów leśnych, otaczających lotnisko. Biorąc powyższe pod uwagę, analiza ww. wariantów realizacji drogi, stanowiącej połączenie inwestycji lotniskowej z istniejącym układem drogowym, wykazała, że wariant 1, pomimo dłuższego przebiegu, wywrze mniej niekorzystny wpływ na środowisko przyrodnicze. Dla przedmiotowej drogi, niezależnie od wariantu przebiegu, nie stwierdzono przekroczeń wartości normatywnych w zakresie zanieczyszczeń powietrza i emisji hałasu.

Na etapie eksploatacji na lotnisku będą realizowane następujące procesy:

- starty i lądowania statków powietrznych - wg procedur opracowanych zgodnie z wytycznymi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO;
- tankowanie statków powietrznych oraz pojazdów obsługi naziemnej;
- odladzanie samolotów;
- obsługa pasażerów – odprawa biletowa i bagażowa;
- obsługa CARGO;
- obsługa serwisowa samolotów.

W związku z realizacją inwestycji planuje się następujący zakres prac:

- wykonanie drogi startowej (DS) - wykonanie na istniejącej nawierzchni DS korekty łuków pionowych i spadków poprzecznych, podniesienie nośności, wydłużenie drogi startowej do ok. 2500 m, wykonanie na obu progach RESA (240 x 90 m), zainstalowanie ICEALERT w nawierzchni DS, przeniesienie świateł PAPI na obu kierunkach DS, zainstalowanie świateł krawędziowych DS, świateł progowych, świateł dla systemu lądowania kat I na podejściu 02, wykonanie dróg patrolowych i dróg „do świateł” na obu podejściach, oznakowanie dzienne DS;
- wykonanie drogi kołowania (DK) o parametrach niezbędnych dla kołowania samolotów kodu „D”, prostopadłej do drogi startowej wraz z drogą łączącą próg 20 z płytą postoju samolotów;
- budowa płyty postoju samolotów (PPS) - płyta przeddworcowa dla 3 stanowisk samolotów kodu „C”;
- budowa lądowiska dla śmigłowców;
- wykonanie nawierzchni lotniskowych i drogowych, oznakowanie dzienne, budowa drogi technicznej przeddworcowej na odcinku od stacji paliw do drogi patrolowej na podejściu północnym, wykonanie stanowiska odladzania samolotów na nowej PPS lub w jej pobliżu z układem technologicznym przechwytywania ścieków z odladzania;
- zabudowa portowa - remont istniejących obiektów na potrzeby administracji lotniska, służb utrzymania lotniska, służb granicznych i zarządzania lotniskiem, budowa nowego terminala (po wschodniej stronie lotniska), parkingów i niezbędnej infrastruktury, budowa strażnicy dla służb p.poż.;
- budowa połączenia drogowego od drogi krajowej DK nr 57 w kierunku dworca pasażerskiego – drogi dwupasmowej (dwukierunkowej) o szerokości 7 m oraz zespołu parkingowego dla pasażerów i personelu Portu Lotniczego przed dworcem.

W procesie precyzyjnej procedury podejścia (ILS RWY 02) wykorzystano stan przed zawieszeniem operacji przez lotnisko Szymany. Zgodnie z przyjętym założeniem, procedura podejścia ILS/DME 02 nie ulegnie zmianie, w stosunku do stanu sprzed zawieszenia operacji, tym

samym mapą procedury podejścia nie ulegnie zmianie. Projekt procedur nieprecyzyjnych, podobnie jak precyzyjnych oparty został na dotychczasowym posadowieniu pomocy radionawigacyjnej.

Ograniczenia wysokości zabudowy dla głównej drogi startowej z podejściem precyzyjnym kodu „4” kat. I wyznaczono według tabeli 4-1 z Załącznika 14 (Aneks 14 ICAO):

- powierzchnie podejścia o nachyleniu 2 % (1:50) na długości 3000 m od pasa startowego, dalej o nachyleniu 2,5 % (1:40) na długości 3600 m, następnie w poziomie na długości 8400 m do 15000 m;
- powierzchnia wznoszenia przy starcie o nachyleniu 1:50 na długości 15 000 m;
- powierzchnia pozioma wewnętrzna nad lotniskiem o promieniu 4 000 m od progów drogi startowej na wysokości 45 m od średniej wysokości lotniska;
- powierzchnie przejściowe boczne od bocznych krawędzi pasa startowego o nachyleniu 14,3 % (1:7) do wysokości 45 m nad poziomem lotniska;
- powierzchnia stożkowa od powierzchni poziomej wewnętrznej o wysokości 100 m i nachyleniu 5 % (1:20) do wysokości 145 m nad poziom lotniska.

Ograniczenia wysokości zabudowy dla lądowiska dla śmigłowców wyznaczane są od krawędzi pola wzlotów przez:

- powierzchnie podejścia o nachyleniu 16 % (1:6) do wysokości 100 m nad poziom lądowiska;
- powierzchnie przejściowe boczne o nachyleniu 50 % (1:2).

Dodatkowym elementem ograniczającym zabudowę i wysokość zabudowy są systemy świetlne podejścia:

- zasadniczego ze strefą na długości 1350 m od progu DS i szerokości 120 m;
- pomocniczego ze strefą na długości 900 m od progu DS i szerokości 120 m.

Strefy te wychodzą poza granice lotniska i występujące w niej obiekty naturalne i sztuczne nie mogą zasłaniać widoczności świateł nawigacyjnych.

Instalowane pomoce nawigacyjne ILS wymagają utworzenia stref ochronnych o wymiarach określanych przez producentów. Strefa ochronna krytyczna dla ILS-LLZ znajduje się w granicach lotniska. Strefa ochronna krytyczna dla ILS-GP/DME może niekiedy wychodzić poza teren lotniska - teren ten nie może być zabudowany ani zalesiony. Dla systemów ILS kat. I nie ma obowiązku wyznaczania stref wrażliwych, które rozciągają się na znacznie większe powierzchnie niż powierzchnie stref krytycznych (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17.05.2004 r. *w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych*).

Realizacja inwestycji wymagać będzie budowy i przebudowy infrastruktury technicznej w budynku nowego terminala:

- instalacji wodno – kanalizacyjnej: zasilanie budynku w wodę zimną poprzez przyłącza wody, woda ciepła ogrzewana będzie w kotłowni zasilanej olejem opałowym, dla instalacji wody ciepłej projektuje się cyrkulację, kanalizacja sanitarna z odprowadzeniem ścieków do istniejącej kanalizacji sanitarnej w miejscowości Nowiny,
- instalacji wentylacji mechanicznej, centralnych wentylacji dachowych,
- instalacji grzewczych: instalacja centralnego ogrzewania – układ pompowy, dwururowy, niskoparametrowy systemu zamkniętego; kotłownia na olej – pokrywać będzie potrzeby centralnego ogrzewania, wentylacji mechanicznej i ciepłej wody użytkowej; instalacja chłodnicza;

oraz na terenie lotniska:

- sieci wodociągowej – dostawa wody z własnych ujęć lub z wodociągu miejskiego w Szymanach, z projektowanego wodociągu zasilana będzie instalacja wody dla celów socjalno – bytowych oraz instalacja hydrantów wewnętrznych;
- kanalizacji sanitarnej – odbiór ścieków sanitarnych kanalizacją tłoczną do istniejącego kolektora sanitarnego w miejscowości Nowiny;
- kanalizacji deszczowej;
- zabezpieczenia ppoż. - zaprojektowanie nowej lub modernizacja istniejącej pompowni ppoż. oraz zbiorników wody ppoż.

Powierzchnia terenu pod lotnisko wynosić będzie łącznie ok. 395 ha. Najbardziej odczuwalne przez ludzi będzie zwiększenie liczby operacji – startów i lądowań – samolotów i związane z tym oddziaływania hałasu oraz w mniejszym stopniu zanieczyszczenia powietrza.

Z realizacją przedmiotowej inwestycji łączyć się będzie budowa nowego układu komunikacyjnego (połączenia drogowego z drogą krajową DK 57), z którym wiązać się będą uciążliwości zarówno w czasie realizacji jak i eksploatacji. W zakresie stanu aerosanitarne terenów w rejonie przedmiotowej inwestycji, etap realizacji wiązać się będzie z wystąpieniem krótkotrwałych i czasowych emisji wynikających z transportu materiałów i surowców, układaniem nawierzchni, malowaniem oznakowań poziomych. Wpływ ten będzie nieznaczny i ograniczy się do terenu budowy. Na etapie eksploatacji lotniska zanieczyszczeniami emitowanymi do powietrza będą przede wszystkim tlenki azotu, węglowodory, tlenek węgla, dwutlenek siarki oraz pył zawieszony. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się ww. zanieczyszczeń z terenu lotniska wykazały, że ich zasięgi nie będą wykraczać poza teren lotniska, dla żadnego z ww. zanieczyszczeń nie stwierdzono przekroczeń wartości normatywnych. Oddziaływania akustyczne występujące na etapie prac budowlanych będą miały charakter krótkotrwały. Uciążliwość akustyczna lotniska na etapie eksploatacji zależy od wielu czynników m.in. charakteru i źródła dźwięku oraz poziomu hałasu. Jak wykazały obliczenia wykonywanie operacji lotniczych wyłącznie w porze dnia pozwoli na ograniczenie oddziaływania hałasu do tego stopnia że izofona 60 dB dla 2016 r. nie wychodzi poza teren lotniska, natomiast izofona 60 dB dla roku 2035 wychodzi nieznacznie poza teren lotniska ale nie zachodzi na tereny, na których występuje zabudowa chroniona. Planowane na terenie lotniska urządzenia emitujące elektromagnetyczne promieniowania niejonizujące nie będą miały wpływu na zdrowie ludzi w zasięgu oddziaływania tych pól, a ewentualna awaria tych obiektów nie spowoduje żadnego ryzyka dla zdrowia ludzi, a jedynie zaprzestanie funkcjonowania tych obiektów.

Na terenie lotniska inwestor nie przewiduje lokalizacji bazy paliw. Pojazdy obsługi będą tankowane poza granicami lotniska, natomiast tankowanie samolotów będzie realizowane na płycie postojowej lotniska, bezpośrednio ze specjalistycznych cystern-dystrybutorów, spełniających normy w zakresie przechowywania i dystrybucji paliwa lotniczego. Inwestor uznał, że z uwagi na stosunkowo niewielką liczbę operacji lotniczych, najkorzystniejsze z punktu widzenia środowiskowego oraz ekonomicznego, będzie zaopatrywanie samolotów w paliwo przy wykorzystaniu cystern samochodowych (początkowo dwie cysterny do przewozu kerozyny o pojemności ok. 20 ton każda oraz zakup kolejnej cysterny po 2020 r.). Zastosowanie na całej drodze dystrybucji nafty lotniczej JET A1 systemu ciśnieniowego, suchych złącz oraz głowic do zakrytego tankowania statków powietrznych pozwoli na ograniczenie do minimum możliwości zanieczyszczania powietrza, gleby i wód gruntowych produktami naftowymi. Minimalizacja negatywnego wpływu na grunty i pokrywę glebową na etapie eksploatacji, wiązać się będzie przede wszystkim z prowadzeniem właściwej gospodarki odpadami i ściekami wytworzonymi na

etapie użytkowania lotniska oraz przestrzeganiem procedur na wypadek wystąpienia poważnej awarii.

Analizowany teren Portu Lotniczego w Szymanach położony jest w całości w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka (kod obszaru PLB280007) oraz w sąsiedztwie obszaru o znaczeniu dla Wspólnoty Natura 2000 Ostoja Napiwodzko-Ramucka (kod obszaru PLH280052). Rozbudowa lotniska skutkować będzie zajęciem części dotychczas wykorzystywanych żerowisk ptaków, będących przedmiotami ochrony obszaru natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka. Utrata żerowisk spowodowana będzie głównie zmianą sposobu użytkowania trawiastej części lotniska, tj. z użytkowania ekstensywnego na intensywny, wraz ze zmianą składu gatunkowego traw. Na etapie eksploatacji negatywny wpływ na ptaki może mieć hałas związany z ruchem lotniczym. Faktyczne reakcje ptaków (w szczególności populacji lęgowych) na hałas związany z lotnictwem cywilnym pokazują na niewielkie negatywne oddziaływanie tego czynnika. Celem zminimalizowania ewentualnych oddziaływań, przygotowany zostanie Program Kontroli Środowiska, uwzględniający: odpowiedni proces koszenia powierzchni trawiastej na terenie lotniska, prowadzenie stałego monitoringu ptaków na terenie lotniska, aktywne płoszenie ptaków, wysiewanie odpowiednich gatunków traw oraz utrzymanie ogrodzenia w odpowiednim stanie. W ramach rekompensaty za likwidację i zabezpieczenie przed ponownym osiedleniem się bocianów białych w 8 lokalizacjach zaproponowano budowę 15 nowych gniazd oraz naprawę 15 kolejnych, a także renaturyzację łąk poza strefami SOL i SBZ, polegającą na ich odkrzaczaniu. Przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko nie wykazała bezpośredniej kolizji inwestycji z obszarem SOO Ostoja Napiwodzko-Ramucka. Ze względu na warunki bezpieczeństwa lotów, wymagana będzie przebudowa składu florystycznego łąki rajgrasowej, co skutkować będzie utratą powierzchni siedliska przyrodniczego.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zaplanowano wycinkę zadrzewień na całym terenie w granicach lotniska. Wycinka obejmie nasadzenia sosny, w mniejszym stopniu nasadzenia świerka, a także występujących w domieszce dębu szypułkowego, topoli osiki, jarzębu szwedzkiego i brzozy brodawkowatej. Ponadto, ze względów bezpieczeństwa, niezbędna będzie przecinka najwyższych drzew, co dotyczyć będzie fragmentu nasadzeń sosnowych na północ od granic inwestycji (na przedłużeniu pasa startowego) oraz fragmentu boru świeżego na południowy zachód od lotniska. Przecinka drzew sięgać będzie na odległość min. 1200 m od krawędzi drogi startowej i 300 m na prawo i lewo od linii centralnej drogi startowej. Wycinka drzew w obrębie lasu Mały Sasek konieczna będzie także ze względu na budowę drogi dojazdowej, łączącej terminal lotniska z drogą krajową nr 57. Przecinka drzew w przypadku analizowanego wariantu B obejmie powierzchnię ok. 58 ha, będzie to jednak przecinka sztucznych nasadzeń sosnowych i będzie miała znikomy wpływ na zbiorowiska roślinne w otoczeniu lotniska. Ponadto, w ramach budowy, w wariantcie 1, drogi dojazdowej do lotniska (połączenie z drogą krajową nr 57), wycince ulegnie niewielki fragment powierzchni leśnej, stanowiącej granicę lasu i istniejącej drogi oraz samosiewy sosny. Łączna powierzchnia wycinki w wariantcie 1 wyniesie ok. 0,15 ha.

Oddziaływania planowanej inwestycji w fazie budowy na awifaunę wynikać będą ze zwiększenia aktywności człowieka, niszczenia pokrywy glebowej i szaty roślinnej, zmiany zagospodarowania obszaru lotniska, w tym wycinki drzew i ogrodzenia terenu, zajęcia lub zniszczenia żerowisk, a także ze wzrostu poziomu hałasu i zwiększenia częstotliwości ruchu pojazdów. Analizując poszczególne zidentyfikowane oddziaływania, należy wskazać, że wpływ prac budowlanych, wzmożonego hałasu oraz ruchu kołowego związanego z prowadzoną budową będzie miał charakter lokalny i krótkotrwały. Natomiast, na etapie eksploatacji lotniska, oprócz zniszczenia części miejsc lęgowych oraz żerowisk, oddziaływanie wiązać się będzie z hałasem

startujących i lądujących samolotów. W ramach poprawy bezpieczeństwa operacji lotniczych, zakłada się system aktywnego płoszenia ptaków.

Obszar lotniska poprzez swoje położenie opleciony jest siecią ścieżek lokalnych populacji ssaków oraz regionalnych i kontynentalnych korytarzy migracyjnych. Sam pas startowy nie spełnia jednak podstawowych cech szlaku migracji zwierząt - dzięki rozległym otwartym krajobrazom. Przylegające od południa i zachodu do istniejącego lotniska kompleksy leśne od lat stanowią stałą ostoję wilka. Przeprowadzona analiza w raporcie oos wykazała, że aktywność samolotów nie będzie wpływać znacząco na populacje występujących zwierząt, w tym wilka. Spójność struktury ekologicznej i funkcji w obrębie międzynarodowego korytarza ekologicznego dużych ssaków drapieżnych GKPN-9 Puszcza Napiwodzko-Ramucka zostanie zachowana. W celu zapobieżenia powstawaniu strat w populacjach drobnej fauny naziemnej na etapie budowy oraz zabezpieczenia terenu lotniska przed wtargnięciem większych ssaków kopytnych czy drapieżnych, należy zastosować wskazane w orzeczeniu środki minimalizujące, tj. należy unikać tworzenia bezwyjściowych pułapek dla małych ssaków w przypadku prowadzenia wykopów, obszar lotniska zabezpieczyć ogrodzeniem spełniającym skuteczną ochronę przed możliwością wkroczenia wszystkich gatunków zwierząt, w tym dużych ssaków - jelenia i łosia oraz zwierząt robiących nory i podkopy.

W wyniku prac budowlanych zmianie ulegnie roślinność terenu lotniska, a co za tym idzie spowoduje to niekorzystny wpływ na chiropterofaunę omawianego obszaru. W celu minimalizacji ewentualnych negatywnych oddziaływań, należy zaplanować przede wszystkim właściwe oświetlenie terenu lotniska, tak aby możliwie najslabiej wpływało na żerowanie oraz cykl dobowy nietoperzy, poprzez zastosowanie niskociśnieniowych lamp sodowych. Światło powinno być skierowane bezpośrednio tam, gdzie jest konieczne oświetlenie. Wycinkę drzew mogących stanowić potencjalne schronienia dla chiropterofauny należy prowadzić poza sezonem rozrodczym nietoperzy, a następnie zrekompensować poprzez rozwieszenie budek dla nietoperzy.

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania planowanej budowy drogi na środowisko w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i odpadami wynika, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia obowiązujących wymagań ochrony środowiska. Ponadto przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze nie wykazała możliwości wystąpienia bardzo niekorzystnych oddziaływań na poszczególne komponenty przyrody. Przyjęte środki minimalizujące oddziaływania lub rekompensujące straty pozwolą, w znacznym stopniu, ograniczyć wpływ przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie

Stanisław Dąbrowski