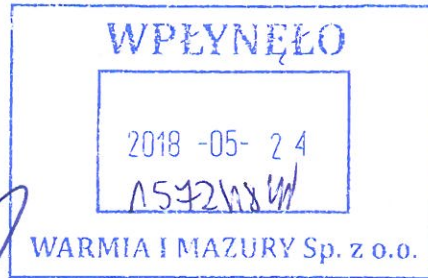




**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**



Olsztyn, 22 maja 2018 r.

WOOŚ.420.16.2018.JC.16

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), § 3 ust. 3 w związku 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. z 2016 r., poz. 71) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Warmia i Mazury Sp. z o.o. oraz po zasięgnięciu opinii: Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Elblągu (opinia: z 15 marca 2018 r., znak: ZNS-4316/2/2018) i Dyrektora Zarządu Zlewni w Ostrołęce (opinia z 23 marca 2018 r., znak: BI.ZPI.5.0436.72.2018.MS),

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na zwiększeniu usług lotniczych o operacje nocne portu lotniczego zrealizowanego w ramach projektu indywidualnego pn. Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury oraz określam:

istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

1. na terenie portu lotniczego wprowadzić efektywną segregację odpadów u źródła poprzez wyodrębnienie strumieni odpadów opakowaniowych oraz ulegających biodegradacji;
2. w miarę możliwości technicznych i organizacyjnych, tankowanie statków powietrznych prowadzić poza godzinami nocnymi, a pojazdy obsługi poza obszarem portu lotniczego;
3. w celu eliminacji przelotów nad zabudową mieszkaniową przestrzegać przyjętych tras oraz profili startów i lądowań;
4. prace konserwacyjne uciążliwe akustycznie wykonywać w godzinach pory dziennej;
5. sukcesywnie ograniczać pracę APU (od ang. Auxiliary power unit - pomocnicza jednostka zasilająca będąca częścią statku powietrznego) przez samoloty stojące na płycie lotniska poprzez wykorzystywanie GPU (od ang. Ground power unit - naziemna jednostka zasilająca będąca na wyposażeniu lotniska);

6. podczas planowania rozkładu lotów w miarę możliwości technicznych i organizacyjnych należy wziąć pod uwagę fakt, że loty realizowane w II połowie nocy (po godzinie 23.30) będą zdecydowanie korzystniejsze ze względów ochrony nietoperzy, a występujące gatunki ptaków najbardziej aktywne są w ciągu 2 – 3 godzin po zapadnięciu zmierzchu (okres od godz. 00:00 do 2:00 odznacza się niskim poziomem aktywności i następnie po godz. 2:00 do świtu aktywność ptaków jest ponownie wysoka);
7. unikać wykonywania wielokrotnych przelotów na małych wysokościach;
8. po uruchomieniu więcej niż 8 operacji startów i lądowań w porze nocnej, w szczególności z wykorzystaniem turboodrzutowych samolotów pasażerskich typu A320-211 oraz turbośmigłowych samolotów pasażerskich typu Bombardier Dash-8, należy prowadzić monitoring hałasu lotniczego.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa inwestycja polega na zwiększeniu usług lotniczych o operacje nocne portu lotniczego zrealizowanego w ramach projektu indywidualnego pn. Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury. Obecnie Port Lotniczy Olsztyn-Mazury użytkowany jest jedynie w porze dziennej stosownie do zapisów decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 14 czerwca 2013 r., znak: WOOŚ.4230.2.2012.JC.24 o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Portu Lotniczego w Szymanach w ramach projektu indywidualnego pn.: Regionalny Port Lotniczy Olsztyn – Mazury. Zwiększenie usług lotniczych o operacje nocne wymaga zatem zmiany warunku ww. decyzji, wynikającego z pkt I.2.35 o treści: „*ruch lotniczy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00*”. Zgodnie z § 3 ust. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się także przedsięwzięcia niezwiązane z przebudową, rozbudową lub montażem realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia, powodujące potrzebę zmiany uwarunkowań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wprowadzenie nocnych lotów nie wymaga żadnej rozbudowy czy przebudowy istniejących obiektów portu lotniczego, jak również montażu dodatkowej infrastruktury technicznej. Wobec powyższego, przedmiotowe przedsięwzięcie kwalifikuje się do § 3 ust. 3 w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* i wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, stosownie do art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą ooś”. Planowane przedsięwzięcie dotyczy 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* (Dz. U. z 2017 r., poz. 1122 z późn. zm.), dlatego stosownie do treści art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, w przedmiotowym przypadku – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Pan dr inż. Leszek Krawczyk – prezes Warmia i Mazury Sp. z o.o., wnioskiem z 5 lutego 2018 r. zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na zwiększeniu usług lotniczych o operacje nocne portu lotniczego zrealizowanego w ramach projektu indywidualnego pn. Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury. Do wniosku załączona została m.in.:

- karta informacyjna przedsięwzięcia z załącznikami, opracowana 31 stycznia 2018 r. przez FUH „EKO-AR” Mateusz Kowalewski pod kierownictwem inż. Mariana Palczewskiego,
- wydruk z KRS na dzień 25 stycznia 2018 r.,
- zaświadczenia o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenów inwestycji położonych w gminie Szczytno i Wielbark,
- poświadczona przez Starostę Szczycieńskiego kopia mapy ewidencyjnej oraz wypisy z ewidencji gruntów obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- dowód uiszczenia opłaty skarbowej.

Z uwagi na niekompletność wniosku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z 8 lutego 2018 r. wezwał inwestora do:

1. uzupełnienia dokumentacji o mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej,
2. weryfikacji przedłożonych wypisów z ewidencji gruntów/wykazu działek i podmiotów z uwzględnieniem ostatecznie wyznaczonego obszaru oddziaływania przedsięwzięcia.

Inwestor, przy piśmie z 19 lutego 2018 r. przedłożył żądane dokumenty, usuwając braki formalne wniosku.

Zawiadomieniem z 7 marca 2018 r., znak: WOOŚ.420.16.2018.JC.3, tutejszy organ poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Z uwagi na liczbę stron niniejszego postępowania przekraczającą 20, tutejszy organ skorzystał z możliwości, o której mowa w art. 74 ust. 3 ustawy ooś oraz art. 49 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej kpa, i o wszczęciu postępowania informował strony poprzez obwieszczenie zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Olsztynie oraz na tablicy ogłoszeń tutejszego organu oraz Urzędu Miejskiego w Szczytnie, Urzędu Gminy Szczytno, Urzędu Gminy Wielbark, a także na terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury. Ponadto, o prowadzonym postępowaniu poinformowano społeczność znajdujących się w obszarze oddziaływania miejscowości (Kucbork, Szymanki, Nowiny, Siódmak i Szymany), zwracając się do sołtysów tych miejscowości o podanie do publicznej wiadomości treści załączonego obwieszczenia. O każdej następnej czynności w postępowaniu RDOŚ w Olsztynie informował strony poprzez obwieszczenie zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej oraz na tablicy ogłoszeń tutejszego organu.

Zgodnie z wymogiem art. 64 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z 7 marca 2018 r., zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Elblągu oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku o opinie w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Elblągu, w piśmie z 15 marca 2018 r. znak: ZNS-4316/2/2018 stwierdził, że dla przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba

przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Natomiast Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku, w dniu 15 marca 2018 r. przekazał sprawę, zgodnie z właściwością, Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Ostrołęce, który w opinii z 23 marca 2018 r., znak: BI.ZPI.5,0436,72,2018,MS nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji.

W związku z niejasnymi zapisami *Prognozy oddziaływania na środowisko hałasu lotniska EPSY Olsztyn-Mazury w Szymanach* sporządzonej przez dr A. Chylę dotyczącymi wykonania monitoringu hałasu lotniczego, pismem z 9 kwietnia 2018 r. zwrócono się do Inwestora z prośbą o ich wyjaśnienie. W odpowiedzi (pismo z 18 kwietnia 2018 r.), przedłożono informacje zawierające precyzyjne wnioski i zalecenia odnośnie do analizy akustycznej skorygowane przez autora opracowania – dr Chylę, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, mając na uwadze rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, usytuowanie przedsięwzięcia, rodzaj i skalę oddziaływań inwestycji oraz uwarunkowania wymienione w art. 63 ustawy o oś, postanowieniem z 26 kwietnia 2018 r., znak: WOOŚ.420.16.2018.JC.12, odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, określając jednocześnie, stosownie do art. 63 ust. 2a ww. ustawy, istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie użytkowania przedsięwzięcia.

Tutejszy organ, zawiadomieniem i obwieszczeniem z 30 kwietnia 2018 r. poinformował wszystkie strony postępowania o zgromadzonym materiale dowodowym i możliwości zapoznania się z aktami sprawy, wypowiedzenia się co do zgromadzonych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji orzekającej co do istoty sprawy. W wyznaczonym terminie (do 17 maja 2018 r.) nie wpłynęła do RDOŚ w Olsztynie żadna uwaga, jak również nikt nie skorzystał z możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją.

Przedsięwzięcie związane jest ze zwiększeniem dotychczasowych usług lotniczych Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury w Szymanach poprzez wprowadzenie do obecnie prowadzonych operacji dziennych operacji nocnych lotów wytypowanymi statkami powietrznymi. Wprowadzenie nocnych operacji lotniczych zwiększy skalę dotychczasowego wykorzystywania obiektów portu lotniczego przez pasażerów oraz przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne również w porze nocnej od 22.00 do 6.00, przez 7 dni w tygodniu.

Obszar lotniska zajmuje łączną powierzchnię 602,8819 ha, natomiast sam port lotniczy obejmuje wydzielone ogrodzeniem części działek oznaczonych w ewidencji nr 464/7, 463/37 i 859/1 (strefa A – tj. strefa główna lotniska wraz z pasem startowym i niezbędną infrastrukturą techniczną) o łącznej powierzchni 322.7230 ha. Wydzielony obszar portu lotniczego obejmuje następujące obiekty i infrastrukturę techniczną:

- wieżę kontroli lotów /AFIS
- budynek obsługi technicznej lotniska
- budynek służby ochrony lotniska
- hydrofornię
- budynek administracyjny
- budynki garażowe
- wiatę garażową
- lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą wraz z centrum koordynacji antykrzysowej
- budynek terminala pasażerskiego

- wiatę techniczną
- wartownię
- peron szynobusu z wiatą peronową
- drogę startową DS
- drogi kołowania DK
- płaszczyznę postoju samolotów PPS1
- AWOS system do pomiaru meteorologicznego
- stację TRAF0 ST3 – trafostacja nr 3
- stację TRAF0 terminal STT – trafostacja przy terminalu
- stację TRAF0 wieża STW – trafostacja przy wieży kontroli lotów
- wskaźnik kierunku wiatru – rękaw
- drogę pożarową
- drogę patrolową
- drogę techniczną
- stanowisko JET (paliwo lotnicze)
- ILS – radiowy system nawigacyjny
- maszt radiowy PAŻP (Państwowa Agencja Żeglugi Powietrznej)
- parking
- drogę dojazdową do terminala
- stanowisko postojowe dla śmigłowców.

Lotnisko wyposażone jest w 13 bram o różnych funkcjach oraz dwa zbiorniki p.poż o pojemności 150 i 200 m³, poletka rozsączające (6 sztuk), separatory związków ropopochodnych (10 sztuk), 2 przepompownie ścieków i hydrofornię gospodarczą.

Tereny utwardzone strefy A (do których zaliczono: drogę startową, drogę kołowania, płytę postojową samolotów, drogi techniczne, drogi przeciwpożarowe, drogi patrolowe, lądowisko śmigłowców, wartownię, wiatę techniczną, budynek terminala pasażerskiego, budynek Lotniskowej Służby Ratowniczo - Gaśnicza wraz z Centrum Koordynacji Antykryzysowej, wieżę kontroli lotów AFIS budynki służby ochrony lotniska) zajmują powierzchnię 27,5870 ha, pozostała powierzchnia to tereny biologicznie czynne – 295,1360 ha. Przy terminalu urządzonych zostało 166 miejsc postojowych na samochody osobowe oraz 3 miejsca parkingowe dla autobusów. Do terenu lotniska dojeżdża również szynobus.

Na terenie Portu Lotniczego realizowane są następujące procesy:

- operacje startu i operacje lądowania (obecnie w porze dziennej, planowane również w porze nocnej),
- tankowanie paliw,
- odladzanie samolotów,
- obsługa pasażerów (odprawa biletowa i bagażowa w ruchu zagranicznym i krajowym),
- obsługa CARGO (obsługa ładunków w ruchu eksportowym, importowym oraz w tranzycie),
- obsługa serwisowa samolotów.

Wprowadzenie operacji nocnych nie spowoduje konieczności zmiany dotychczasowej technologii lotniska oraz prowadzonych procesów.

Ponieważ port lotniczy jest eksploatowany na wyznaczonym obszarze nie rozpatrywano jego wariantowości lokalizacyjnej, natomiast analizie poddano wariant dotychczasowy uwzględniający

obsługę lotniska w porze dziennej oraz wariant planowanych operacji nocnych i wariant związany z niepodejmowaniem żadnych działań, tj. braku realizacji dodatkowych operacji.

Wariant „I” – polegający na zachowaniu dotychczasowego wykorzystania lotniska w porze dziennej - Pomiar hałasu przeprowadzony w ramach analizy porealizacyjnej nie wykazał przekroczenia dopuszczalnej wartości poziomu dźwięku, co wskazuje na fakt, iż dla operacji dziennych normy hałasu są dotrzymane na obszarach objętych ochroną akustyczną. Jak wynika z dotychczasowego monitoringu, statki powietrzne wykorzystywane podczas operacji dziennych nie mają znaczącego negatywnego oddziaływania na występujące gatunki ptaków (pojedyncze kolizje) oraz chiropterofaunę (brak śmiertelności).

Wariant „II” – polegający na wprowadzeniu wykorzystywania lotniska w porze nocnej - dotyczy wykorzystania lotniska również od godziny 22.00 do 6.00 dla wybranych 2 rodzajów statków powietrznych: pasażerskiego samolotu turboodrzurowego Airbus 320 (A320) i turbośmigłowego Bombardier Dash 8 (DHC8). Przyjęto wprowadzenie 4 operacji nocnych dla 2018 r. oraz 8 operacji nocnych w perspektywie 2035 r. W oparciu o ww. założenia dokonano oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko przy uwzględnieniu emisji zanieczyszczeń, emisji hałasu oraz wpływu na faunę i chiropterofaunę obszaru portu lotniczego.

Realizacja zamierzenia w wariantcie II nie będzie wiązała się z koniecznością budowy, przebudowy czy modernizacji istniejącej infrastruktury portowej. Wariant ten będzie związany z wprowadzeniem procedur dla operacji nocnych oraz reorganizacją wewnętrzną obsługi lotów.

Na potrzeby eksploatacji portu lotniczego wykorzystywana jest: woda (do celów pitnych, socjalno-bytowych, porządkowych i p.poż), energia elektryczna, olej opałowyy i paliwo do samolotów. W wyniku zwiększenia usług o operacje nocne zwiększeniu ulegnie zapotrzebowanie na wodę, energię elektryczną i paliwo.

Z uwagi na uwarunkowania związane z realizacją, eksploatacją portu lotniczego i jego rozwojem w zakresie świadczonych usług nie przewiduje się, aby był on przeznaczony do likwidacji w perspektywie najbliższych kilkunastu lat.

W przypadku zakończenia eksploatacji portu lotniczego istniejące obiekty będą mogły być wykorzystane na inne cele. Inwestor w całości przekaze zebrane na tym etapie odpady do ich odzysku lub unieszkodliwiania, a wyposażenie będzie mogło być przekazane osobom trzecim do dalszego wykorzystania. W przypadku konieczności rozbiórki obiektów, powstawać będą czasowe uciążliwości związane z zanieczyszczeniem powietrza i z hałasem powstającym w czasie pracy urządzeń, rozbiórki obiektów budowlanych i transportem materiałów z rozbiórki (głównie emisje z pracujących maszyn). W czasie likwidacji przewiduje się powstanie znacznej ilości odpadów, które w sposób maksymalny przeznaczone zostaną do odzysku lub do unieszkodliwiania. W zależności od wykonywanych prac na tym etapie, uciążliwości emisyjne będą krótkoterminowe i przemijające, ograniczone wyłącznie do etapu prowadzonych prac rozbiórkowych.

W trakcie eksploatacji portu lotniczego powstają głównie odpady komunalne generowane przez pasażerów i obsługę lotniska. W ramach eksploatacji portu lotniczego wytwarzane są dodatkowo odpady:

- z czyszczenia i konserwacji separatorów związków ropopochodnych,
- środki absorbujące,
- z czyszczenia ulic i placów.

W ramach planowanego uruchomienia nocnych lotów nie przewiduje się znacznego wzrostu ilości wytwarzanych odpadów innych niż odpady komunalne. Gospodarka odpadami będzie prowadzona na dotychczasowych warunkach, przy czym wskazuje się na konieczność wprowadzenia efektywnej segregacji odpadów u źródła.

Na etapie eksploatacji portu lotniczego źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą głównie operacje lotnicze. W celu obliczenia maksymalnej emisji ze startu i lądowań do obliczeń przyjęto wytypowane statki powietrzne tj. Airbus A320, Bombardier DHC8, Boeing B738 w cyklu LTO, które najczęściej będą wykonywać operacje na lotnisku Szymany. Ponadto, źródłem emisji lotniskowej są również: pomocnicze zespoły napędowe APU (używane do zasilania samolotu przy wyłączonych silnikach), GSE naziemna obsługa lotniska, ruch pojazdów samochodowych na terenie lotniska, centralne ogrzewanie i podgrzewanie wody oraz tankowanie samolotów. Z dokonanej w KIP analizy matematycznej wynika, że żadne z badanych substancji (pył PM-10 i PM 2,5, dwutlenek siarki, tlenki azotu jako NO₂, benzo/a/piren, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, amoniak, benzen, ołów) nie będą przekraczały wartości dyspozycyjnych, a najwyższe wartości stężeń jednogodzinnych i średniorocznych występują w bezpośrednim obszarze emitatorów, tj. w granicach działek, do których wnioskodawca posiada tytuł prawny. Wyniki obliczeń wskazują, iż emisja zanieczyszczeń z badanych źródeł nie spowoduje konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla eksploatowanego portu lotniczego po uruchomieniu operacji nocnych nawet w 2035 r.

Głównym źródłem hałasu podczas eksploatacji portu lotniczego są:

- operacje lotnicze startów i lądowań
- APU/GPU- praca zespołów wspomagających (przy postoju samolotu)
- obiekt terminala
- pojazdy samochodowe (cysterny z paliwem)
- parking
- GSE – pojazdy naziemnej obsługi lotniska
- obiekt wieży kontrolnej.

Do dokumentacji załączono analizę emisji hałasu z operacji lotniczych startów i lądowań wytypowanych statków powietrznych, stanowiącą odrębne opracowanie sporządzone przez dr A. Chyla, według wytycznych ICAO z zastosowaniem modelu symulacyjnego na bazie programu INM umożliwiającego uzyskanie prognozowanych danych dotyczących typowego rozkładu i liczby operacji lotniczych. Natomiast w KIP dokonano obliczeń oddziaływania zasięgu hałasu w czasie kiedy nie występują operacje lotnicze starty i lądowania. Z uwagi na odległość zorganizowanych i niezorganizowanych źródeł emisji zewnętrznych portu lotniczego od najbliższej zabudowy mieszkaniowej (zabudowy zagrodowej) występującej w odległości ponad 750 m na wszystkich kierunkach i występujące bariery w postaci obiektów budowlanych, zadrzewień i zwartych kompleksów leśnych stwierdzono, że możliwe do wystąpienia emisje nie będą miały znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary objęte ochroną akustyczną, w tym skumulowanego na emisję hałasu ze statków powietrznych. Przy operacjach lotniczych emisja hałasu powoduje, że tło dla obliczeń pozostałych źródeł hałasu byłoby wyższe niż emisja hałasu z poszczególnych źródeł, dlatego też przyjęto tło na poziomie 0 dB dla pory dnia i nocy.

Do analiz matematycznych założono, że operacje lotnicze odbywają się w porze dziennej oraz porze nocy. W związku z tym, wyznaczono poziom emisji hałasu lotniczego dla 16 godzin pory

dziennej i dla 8 godzin pory nocy dla najmniej korzystnej akustycznie doby. Teren lotniska otacza zwarty kompleks leśny, a od strony południowo-wschodniej, wschodniej i północno-wschodniej występują obszary gruntów rolnych. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa występuje w kierunku wschodnim, w odległości 750 m od pasa startowego (działka nr 2/1, obręb 17 Szymanki, gmina Wielbark) oraz w kierunku północno-wschodnim, w odległości 791 m (działka nr 463/33, obręb 28 Szymany, gmina Szczytno). W obszarze oddziaływania lotniska brak jest szpitali, domów opieki społecznej i zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży. Zasięg izofon dla roku 2018 dotyczących pory dnia, tj.: 60 dB (dla obszarów zabudowy zagrodowej) i 55 dB (dla obszarów uzdrowisk, terenów szpitali itd.) nie będzie wykraczał poza część ogrodzoną lotniska (Strefa A). Izofony wyznaczone dla 2035 r. dotyczące pory dnia dla terenów zabudowy zagrodowej (60 dB) i dla terenów uzdrowisk (55 dB) wykraczają poza teren działek lotniska, w obszarze, w którym występują obszary leśne i grunty rolne i gdzie nie występuje zabudowa szpitali, domów opieki itd. Prognoza stref zasięgu emisji hałasu lotniczego wyznaczona dla pory nocny obejmująca 4 operacje lotnicze (starty i lądowania) dla najbliższych terenów zabudowy zagrodowej w roku 2018 wykazała, że izofona 50 dB nie wykracza poza tereny lotniska i obejmuje działki należące do wnioskodawcy. Zasięg izofony o wartości 50 dB wyznaczono w następujących odległościach w stosunku do najbliższej zabudowy zagrodowej: 1027 m do działki 99/2, obręb Nowiny, 533 m do działki nr 463/33, obręb Szymany, 887 m do działki 13/2, obręb Szymany, 907 m do działki 51/5, obręb Szymany, 514 m do działki nr 2/1, obręb Szymanki, 659 m do działki nr 22, obręb Szymanki, 1449 m do działki 22/2, obręb Kucbork, 2112 m do zabudowy 3020/1 w obrębie Kucbork, 2184 m do działki nr 113, obręb Sasek Mały, 2333 m do działki nr 108/5, obręb Sasek Mały. Natomiast przewidywany zasięg hałasu lotniczego w nocy na poziomie 50 dB w 2035 r. wykraczać będzie poza tereny działek lotniska i może objąć następujące działki: 153, 130, 129, 128, 127, w obrębie Siódmak: 3807/1, 585/6, 585/7, 3808/1, 3809, 1100/1, w obrębie Szymany: 814/4, 3814/2, 3814/24, 3814/23, 3815/11, 3815/9, 3815/7, 463/23, 463/20, 463/35, 463/37, 3822/8, 463/21, 3859/5, 3859/8, 3878/2, 3883/2, 464/7, 464/3, 464/9 oraz w Gminie Wielbark w obrębie Kucbork: 3005/2, 3001/2, w obrębie Szymanki: 62/1, 75, 3917/4, 67, 68/2, 68/1, 69, 71, 70, 72, 73. Odległości izofony 50 dB w roku 2035 do najbliższej zabudowy wynoszą: 897 m do działki nr 99/2, obręb Nowiny, 452 m do działki 463/33, obręb Szymany, 370 m do działki 2/1, obręb Szymanki, 786 m do działki nr 22/2, obręb Kucbork, 1442 m do działki 3020/1, obręb Kucbork, 2105 m od zabudowy nr 113, obręb Sasek Mały oraz 2288 m do działki nr 108/5, obręb Sasek Mały. Wzrost zasięgu stref uciążliwości hałasu lotniczego powyżej wartości dopuszczalnych nie dotyczy zatem obszarów podlegających ochronie akustycznej. Jednak, jak podkreślono w dokumentacji, bardzo istotne jest, aby w przypadku uchwalania dokumentów planistycznych uwzględniać funkcjonowanie lotniska i w bezpośrednim jego sąsiedztwie nie planować lokalizacji obiektów podlegających ochronie akustycznej.

Na podstawie przeprowadzonej analizy matematycznej i otrzymanych rezultatów w roku 2018 i roku 2035, stwierdzono że w porze nocy możliwe będzie, bez znaczącego negatywnego obciążenia dla środowiska, realizowanie 4 operacji (startów i lądowań) w roku 2018 oraz 8 operacji (startów i lądowań) w roku 2035. Planowana do wprowadzenia liczba operacji nocnych w roku 2018 i 2035 nie spowoduje konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Należy jednak wskazać, że nawet nieznaczna zmiana liczby startów i lądowań w porze nocy (dotyczy to szczególnie samolotów turboodrzutowych) będzie prowadziła do istotnych zmian zasięgu stref hałasu lotniczego. Dlatego, po uruchomieniu zwiększonej niż wykazana w opracowaniu

liczby operacji, w szczególności z wykorzystaniem turboodrzuтовых samolotów pasażerskich typu A320-211 oraz turbośmigłowych samolotów pasażerskich typu Bombardier Dash-8, należy prowadzić monitoring hałasu lotniczego wynikający z przepisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 roku *w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem* (Dz. U. Nr 140, poz. 824). Okresowe pomiary hałasu lotniczego będą wykonywane po przekroczeniu 5 tys. startów, lądowań i przelotów statków powietrznych w roku kalendarzowym (w roku 2017 miało miejsce łącznie 2400 operacji). Monitoring ten jest obowiązkiem wynikającym z ww. rozporządzenia Ministra Środowiska. W ramach okresowego monitoringu obejmującego stosowanie przez operatora lotniska procedur obowiązujących dla operacji startu i lądowania oraz zachowania poziomów hałasu dla obszarów objętych ochroną akustyczną należy wyznaczyć lokalizację punktów pomiarowych zgodnie z ww. rozporządzeniem, z uwzględnieniem celu pomiarów, charakterystyk i usytuowania źródeł hałasu oraz własności pochłaniających i odbijających terenu uzależnionych od jego zagospodarowania, w szczególności własności jego ekranowania i uginania fal dźwiękowych.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w obszarze Dorzecza Wisły, regionie wodnym środkowej Wisły, w obszarze jednolitej części wód:

- powierzchniowych rzecznych o nazwie *Wałpusza z jeziorem Wałpusz* (Krajowy kod JCWP PLRW200017265449), której stan ekologiczny oceniono poniżej dobrego, a ocenę ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jako niezagrażoną. Rodzaj użytkowania rolno – leśny. Jednolita część wód należy do zlewni Narwi do od ujścia Biebrzy do Pułtuska z wyłączeniem zlewni systemu Wielkich Jezior mazurskich i Pisy.
- Powierzchniowych rzecznych o nazwie *Dopływ spod Szymanek* Krajowy kod JCWP PLRW2000172654292), której potencjał ekologiczny oceniono poniżej dobrego, a ocenę ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jako zagrożoną. Jednolita część wód należy do zlewni Narwi do od ujścia Biebrzy do Pułtuska z wyłączeniem zlewni systemu Wielkich Jezior Mazurskich i Pisy. Stan użytkowania leśny, presja nierozpoznana. Typ odstępstwa 4(4)-1 i 4(4)-2 do 2021 r. JCWP wyznaczona jako obszar wrażliwy.
- podziemnych – GW 200050. Nazwa jednolitej części wód – 50 o europejskim kodzie PLGW – 200050. Dana jednolita część wód podziemnych nie przebiega przez granice dorzecza. Ocena stanu ilościowego i chemicznego – dobra. Ocena zagrożenia nieosiągnięcia dobrego stanu ilościowego i chemicznego – niezagrażona. Jako cel środowiskowy wskazane jest utrzymanie obecnego stanu ilościowego i chemicznego wód.

Zgodnie z Rozporządzeniem Nr 05/2015 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie ustalenia warunków korzystania z wód regionu wodnego Śródkowej Wisły (Dziennik Urzędowy Województwa Warmińsko – Mazurskiego, poz. 1408) zmienionego Rozporządzeniem Nr 17/2016 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 19.12.2016 roku (D.U. Województwa Warmińsko-Mazurskiego, poz. 5299) oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, jako cel środowiskowy dla w/w obszarów jednolitej części wód wyznaczono utrzymanie dobrego stanu ekologicznego oraz utrzymanie dobrego stanu chemicznego tych wód. W celu zachowania dobrego stanu/potencjału ekologicznego obszaru zlewni i jednolitych części wód zarówno powierzchniowych jak i podziemnych będzie prowadzona

racjonalna gospodarka odpadami, wody deszczowe będą odprowadzane do środowiska na dotychczasowych warunkach, po ich oczyszczeniu zgodnie z wydanym pozwoleniem wodnoprawnym na korzystanie ze środowiska. Z uwagi na korzystanie z systemu kanalizacji gminnych nie będzie istniało ryzyko związane z zapotrzebowaniem na wodę czy właściwym oczyszczaniem ścieków. Ścieki socjalno-bytowe będą odprowadzane do zbiorczej kanalizacji sanitarnej gminnej. Realizacja zamierzenia polegająca na uruchomieniu nocnych lotów nie będzie miała negatywnego wpływu na jednolite części wód oraz nie będzie wpływała na pogorszenie stanu tych wód. Zwiększenie usług będzie wiązało się ze zwiększeniem generowania ścieków. Ścieki socjalno-bytowe wynikające z obsługi lotniska będą odprowadzane na dotychczasowych warunkach do systemu kanalizacji gminnej. Realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na sposób odprowadzania wód deszczowych i roztopowych z terenów portu lotniczego, będzie się to odbywało na dotychczasowych warunkach. Obszar portu lotniczego położony jest poza terenami zagrożonymi powodzią.

Wprowadzenie lotów nocnych nie będzie miało znaczącego negatywnego oddziaływania na klimat i jego zmiany w perspektywie długoterminowej. Planowane rozszerzenie usług portu o operacje nocne nie będzie wymagało żadnych prac związanych z rozbudową, przebudową czy modernizacją istniejących obiektów i infrastruktury lotniska. Z dokonanych analiz matematycznych wynika, iż zarówno dla roku 2018 jak i dla 2035 przy założonej liczbie operacji zarówno w porze dziennej jak i porze nocnej emisje badanych związków nie będą przekraczały wartości dyspozycyjnych, a występujące okresowe minimalne przekroczenia stężeń jednogodzinnych tlenków azotu (w obszarze, do którego wnioskodawca posiada tytuł prawny) będą w miarę możliwości technicznych i sprzętowych eliminowane przez wprowadzenie do użytkowania np. systemów GPU zamiast systemów APU. Dodatkowym atutem dla środowiska, mającym pozytywny wpływ na minimalizację negatywnych oddziaływań na klimat oraz jego zmiany w perspektywie długoterminowej jest sama lokalizacja portu lotniczego wśród wielkoobszarowych terenów leśnych stanowiących naturalny filtr aerosanitarny.

Efekt kumulowania się oddziaływań pochodzących z zespołu obiektów portu lotniczego dotyczyć będą przede wszystkim emisji hałasu i zanieczyszczeń do atmosfery. Celem ograniczenia tych uciążliwości wskazano racjonalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej zgodnie z opracowanymi procedurami zarówno dla operacji dziennych jak i planowanych operacji nocnych, możliwość wykorzystywania systemów GPU zamiast systemów APU, zgodne z prawem gospodarowanie wytwarzanymi odpadami oraz wykorzystywanie do celów transportowych i obsługi lotniska wyłącznie sprawnego sprzętu spełniającego wymagane normy EURO, a w celach grzewczych paliwa olejowego o najniższych wskaźnikach emisji zanieczyszczeń. Ponadto wszelkie prace konserwacyjno – naprawcze powinny odbywać się w miarę możliwości techniczno – organizacyjnych wyłącznie w porze dziennej. Powyższe środki pozwolą na wyeliminowanie wszelkich możliwości powstawania oddziaływań ponadnormatywnym w tym zakresie.

Przedmiotowy port lotniczy leży w obszarze specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007 oraz znajduje się w odległości ok. 1 km od obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Napiwodzko-Ramucka PLH280052. W bezpośrednim sąsiedztwie lotniska przebiegają granice Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej. Na terenie przedsięwzięcia ani w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie występują użytki ekologiczne, rezerваты przyrody oraz pomniki przyrody. Obszar portu lotniczego nie leży w granicach korytarzy

ekologicznych, bowiem w 2012 r. został wydzielony poza obszar korytarza ekologicznego GKPN – 8C Puszcza Napiwodzko-Ramucka wytyczonego w opracowaniu (Jędrzejewski W. i in. 2011. Projekt korytarza ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża).

W ramach wprowadzenia nocnych lotów nie przewiduje się żadnych dodatkowych prac budowlanych oraz wyłączenia dodatkowych powierzchni biologicznie czynnych, wprowadzania lub likwidowania zadrzewień. Teren portu lotniczego oraz zlokalizowane na nim obiekty strefy strzeżonej wydzielone są ogrodzeniem eliminującym migrację zwierzyny. Wydzielenie terenu nie powoduje negatywnych oddziaływań na wyznaczone korytarze ekologiczne.

Wprowadzenie nocnych operacji lotniczych nie będzie powodowało niszczenia siedlisk, zadrzewień, trwałego zniekształcenia rzeźby terenu, zmian stosunków wodnych czy likwidowania naturalnych zbiorników wodnych. Eksploatacja obiektów oraz dalsze wykorzystanie przestrzeni powietrznej w związku z funkcjonowaniem portu lotniczego nie wpłynie na gatunki roślin objęte ochroną przyrody.

Lotniska zazwyczaj otoczone są wysokim płotem co uniemożliwia dostęp drapieżników naziemnych na teren portu. W związku z tym staje się on bardzo atrakcyjny dla ptaków, które wykorzystują duże, otwarte przestrzenie jako miejsca żerowiskowe. Ograniczona presja ze strony drapieżników naziemnych daje możliwość zasiedlenia terenu przez drobne ssaki oraz stwarza idealne miejsce żerowiskowe dla ptaków żywiących się owadami. Obecność tych grup determinuje wzrost wykorzystywania terenu przez ptaki szponiaste, dla których zwierzęta te stanowią bazę pokarmową. Lotniska w Polsce to w przeważającej większości regularnie koszone obszary trawiaste, związku z tym tereny te są wykorzystywane przez gatunki zdobywające pokarm na obszarach otwartych, dla których wysoka roślinność może stanowić barierę podczas żerowania. Należą do nich zarówno drobne ptaki wróblowate *Passeriformes* (pliszki *Motacilla sp.*, świergotki *Anthus sp.*, skowronki *Alauda arvensis*), krukowate *Corvidae* (wrona siwa *Corvus cornix*, gawron *C. frugilegus*, kawka *C. monedula*), szponiaste *Accipitriformes* (pustułka, myszołowy *Buteo sp.*), jak również mewy *Lariidae* (śmieszka *Chroicocephalus ridibundus*, mewa siwa *Larus canus*, mewa srebrzysta *L. argentatus*, mewa białogłowa *L. cachinnans*).

Teren lotniska w Szymanach stanowi rozległa, otwarta przestrzeń otoczona lasem, co sprzyja występowaniu dużych ptaków szponiastych. Z załączonej do dokumentacji sprawy opinii ornitologicznej pana Mariana Szymkiewicza wynika, że uruchomienie nocnych lotów w Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury nie będzie obojętne dla gatunków ptaków wykorzystujących przestrzeń powietrzną nad lotniskiem, gdyż może być przyczyną kolizji z ptakami wykorzystującymi teren lotniska jako rewir łowiecki oraz stanowiący teren aktywności dla takich gatunków jak: włośchatka, bąk, lelek, derkacz, puszczyk i uszatka. Spośród wymienionych gatunków aktywnych nocą uruchomienie nocnych lotów może mieć znaczenie dla trzech taksonów, tj.: lelek, uszatka i puszczyk, które korzystają bezpośrednio z terenu lotniska i przestrzeni powietrznej obszaru inwestycji. Wymienione gatunki nie należą do taksonów ginących i zagrożonych wyginięciem. Zgodnie z przekazanym materiałem zagęszczenie lelka, uszatki i puszczyka w zasięgu oddziaływania inwestycji jest niewielkie. Ptaki te wykorzystują cały teren lotniska, dlatego częstotliwość z jaką żerują w pobliżu pasa startowego i drogi podejścia jest również niewielka. Ponadto omawiane gatunki przemieszczają się na niskim pułapie wysokości (wysokość drzew lub nieznacznie wyżej), a podczas polowania latają nisko (np. uszatka i puszczyk), lub nad wierzchołkami drzew (lelek). W związku

z tym ryzyko występowania kolizji ptaków ze statkami powietrznymi jest niskie. Największe prawdopodobieństwo wystąpienia śmiertelności ptaków może mieć miejsce w okresie lata podczas wyprowadzania lęgów. Ryzyko to wynika z dołączenia do osobników dorosłych młodych i niedoświadczonych ptaków. Wskazane powyżej gatunki wykazują największą aktywność w ciągu 2 - 3 godzin po zapadnięciu zmierzchu. Natomiast w przedziale od godz. 00:00 do 2:00 odznaczają się niskim poziomem aktywności, który następnie po godz. 2:00 do świtu ponownie wzrasta. W związku z powyższym, w opinii ornitologa, w celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia kolizji należy przy planowaniu rozkładu lotów uwzględnić wskazaną aktywność nocną ww. gatunków ptaków.

Zgodnie z informacjami zawartymi w opracowaniu „Raport z II-ego etapu porealizacyjnego monitoringu chiropterologicznego na terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury i na obszarach przyległych. Etap I” na omawianym terenie w 2017 r. stwierdzono występowanie co najmniej siedmiu gatunków nietoperzy tj. *Eptesicus serotinus* mroczek późny, *Nyctalus noctula* borowiec wielki, *Nyctalus leisleri* borowiec leśny, *Pipistrellus nathusii* karlik większy, *Pipistrellus pipistrellus* karlik malutki, *Pipistrellus pygmaeus* karlik drobny, *Myotis sp.* – gatunki z rodzaju nocek. Na podstawie badań prowadzonych na potrzeby sporządzenia monitoringu porealizacyjnych w 2016 i 2017 roku stwierdzono, że wykorzystanie terenu lotniska przez nietoperze jest bardzo nierównomierne. Głównym obszarem koncentracji tych ssaków są głównie obszary wokół obiektów infrastruktury: przy wieży kontroli lotów oraz na transektach przebiegających wzdłuż ściany lasu przy zachodniej granicy portu lotniczego, gdzie również znajdują się oświetlone obiekty infrastruktury (m.in. wieża kontroli lotów, oświetlona wieża nadajnikowa, budynek straży pożarnej). Na pozostałym terenie lotniska, w tym również w obszarze pasa startowego i drogi podejścia, zarówno aktywność ogólna nietoperzy jak i aktywność poszczególnych gatunków tych ssaków jest bardzo niska przez przeważającą część roku, nieznacznie wzrasta jedynie w okresie migracji jesiennej. Badania śmiertelności nietoperzy na drodze podejścia, prowadzone w ramach monitoringu porealizacyjnego równoległe z badaniami aktywności tych ssaków, nie wykazały żadnego przypadku śmierci nietoperza w wyniku kolizji z samolotem od momentu uruchomienia lotniska do końca 2017 roku.

Zgodnie z danymi literaturowymi największa liczba kolizji nietoperzy z lądującymi i startującymi samolotami występuje w ciągu 2-3 godzin po zachodzie słońca (Biondi K., Belant J., Devault T., Martin J., Guiming W., 2013. Bat incidents with U.S. civil aircraft. *Acta Chiropterologica*, 15(1): 185-192), czyli w okresie największego natężenia aktywności tych ssaków. Po tym czasie ich aktywność spada, a wiosną i jesienią prawie całkowicie ustaje. Na początku sierpnia zachód słońca odbywa się ok. godz. 20.30. W związku z tym czas wzmożonej aktywności nietoperzy na lotnisku trwa do godz. 23.00 – 23.30 i przesuwa się wraz z upływem kolejnych dni. Pod koniec sierpnia najwyższa aktywność nietoperzy na lotnisku odbywa się między godz. 19.30 a 22.30. Obecnie ruch samolotowy odbywa się w godzinach aktywności nietoperzy, jednak do końca roku 2017 nie odnotowano w ramach prowadzonego monitoringu śmiertelności, w rejonie drogi podejścia śladów kolizji nietoperzy z samolotami.

W opinii chiropterologicznej dr Joanna Duriasz, wprowadzenie nocnych lotów może mieć niewielki wpływ na lokalne i migrujące populacje nietoperzy poprzez nieznaczne zwiększenie ryzyka wystąpienia kolizji samolotów z tymi ssakami. Nietoperze wykazują niską aktywność w rejonie pasa startowego i drogi podejścia przez znaczną część oraz niewielkie natężenie nocnych operacji lotniczych roku. W związku z tym ryzyko wystąpienia kolizji będzie minimalne. Okresem, w którym może nastąpić wzrost ryzyka wystąpienia kolizji jest okres rozpraszania kolonii i migracji jesiennej,

który przypada od początku lipca do końca września. W tym okresie stopień wpływu nocnych lotów będzie uzależniony od godziny realizowania lotów, dlatego kierując się zasadą przezorności należy przy planowaniu rozkładu lotów uwzględnić aktywność nocną tych ssaków.

Rozpatrywane przedsięwzięcie przy zastosowaniu określonych warunków nie spowoduje opóźnienia lub przerwania procesu osiągnięcia celów ochrony dla obszaru Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007. Nie przewiduje się także znaczącego negatywnego oddziaływania w stosunku do rozmieszczenia i zagęszczenia przedmiotów ochrony danego obszaru Natura 2000. W ocenie tutejszego organu planowana inwestycja o niewielkiej skali oddziaływania nie będzie zagrożeniem dla integralności obszaru, ponieważ nie wpłynie negatywnie na istniejące szlaki migracyjne, ani nie będzie oddziaływać na siedliska przedmiotów ochrony. Nie przewiduje się występowania zagrożeń w stosunku do: spójności obszaru, wielkości powierzchni zajmowanej przez przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka oraz liczebności, zagęszczenia i struktury populacji kluczowych gatunków.

Wykonane konstrukcje obiektów oraz wyposażenie w infrastrukturę techniczną jak również wyznaczona lokalizacja portu lotniczego w miejscu o tej samej funkcji, nie powodują ryzyka wystąpienia katastrofy budowlanej i naturalnej. Biorąc pod uwagę rodzaj prowadzonej działalności, skalę oraz rodzaje stosowanych substancji, preparatów i paliw na terenie portu lotniczego nie będą występowały substancje niebezpieczne objęte klasyfikacją określoną w Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 31 stycznia 2006 r. *zmieniającego rozporządzenie 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 w ilościach mogących spowodować zaliczenie przedsięwzięcia do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.*

Eksploatowany port lotniczy oraz planowane do wprowadzenia operacje nocne nie będą kwalifikowały instalacji, które mogą wiązać się z wystąpieniem poważnej awarii. Niemniej jednak instalacja niewłaściwie eksploatowana niesie zagrożenie dla środowiska, które może być spowodowane przez:

- awarie samolotów (katastrofy lotnicze),
- przewidywalne lub nieprzewidywalne zjawiska meteorologiczne i inne nieprzewidywalne zdarzenia,
- niesprawność systemów oczyszczających kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- błędy ludzkie w wyniku nieprzestrzegania ściśle opracowanych procedur.

W celu uniknięcia i zminimalizowania powyższych zagrożeń konieczne jest:

- opracowanie i utrzymanie właściwej stabilności procesów lotniczych,
- odpowiednie zapewnienie szczelności maszyn i urządzeń oraz rurociągów kanalizacyjnych,
- prowadzenie stałego monitoringu – kontroli stanu technicznego obiektów urządzeń wraz z możliwością natychmiastowego odcięcia i zakończenia pracy wszystkich urządzeń realizowanego na podstawie opracowanych procedur.
- odpowiednie przeszkolenie obsługi w zakresie czynności eksploatacyjnych, zasad BHP i przepisów przeciwpożarowych oraz ochrony środowiska.
- wyposażenie obiektów w systemy sterowania alarmującego o awariach i generujących meldunki o awariach,

- opracowanie harmonogramu wykonywania wymaganych kontroli, przeglądów i sprawdzeń.

Z uwagi na lokalizację portu lotniczego w odległości około 97 km od granic państwa (mierzona w linii prostej) oraz brak połączeń technologicznych z innymi przedsięwzięciami mającymi wpływ na kumulowanie się oddziaływań, nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, po przeanalizowaniu dokumentacji załączonej do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz szczegółowych uwarunkowań zawartych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, w szczególności rodzaju, skali i usytuowania przedsięwzięcia oraz uwzględniając opinie organów: Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Ostrołęce, postanowił o odstąpieniu od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wymienionego w sentencji przedsięwzięcia. Port lotniczy położony jest w obszarze zwartych kompleksów leśnych, poza obszarami górskimi, obszarami wodno-błotnymi oraz ujść rzek, a także poza innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, poza strefami obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, poza obszarami przylegającymi do jezior, uzdrowisk i obszarami ochrony uzdrowiskowej. Na terenie działek objętych infrastrukturą lotniska oraz w bezpośrednim obszarze portu lotniczego nie występują żadne wyrobiska górnicze oraz nie ma oddziaływania eksploatacji górniczych. Przedmiotowy teren nie jest objęty strefą uzdrowiskową. Zwiększenie operacji lotniczych nie wpłynie na zmianę sposobu użytkowania obiektów już istniejących, które nie kolidują z terenami ochrony konserwatorskiej wyznaczonymi w ewidencji gminnej oraz rejestrze konserwatora zabytków.

W bezpośrednim sąsiedztwie obszaru lotniska nie są eksploatowane, ani też nie są planowane żadne przedsięwzięcia mogące znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko oraz inwestycje, które miałyby efekt skumulowanego oddziaływania.

Przeprowadzona analiza nie wykazała znaczących oddziaływań przedsięwzięcia na otaczające środowisko przyrodnicze, kulturowe terenów przyległych. W związku z możliwością wystąpienia potencjalnych oddziaływań i uciążliwości, uznano za konieczne określenie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków korzystania ze środowiska w fazie użytkowania przedsięwzięcia.

Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie uznał, że pod warunkiem zastosowania wymienionych w sentencji rozwiązań chroniących środowisko, przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko. Wobec powyższego, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji, stosownie do art. 127 § 1 *kodeksu postępowania administracyjnego* służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Zgodnie z art. 57 § 5 *kodeksu postępowania administracyjnego* termin uważa się za zachowany m.in. jeżeli przed jego upływem pismo zostało nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy Prawo pocztowe, którym obecnie jest Poczta Polska S.A. Nadanie pisma w placówce innego operatora będzie skuteczne, o ile zostanie ono doręczone przed upływem terminu na jego złożenie.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Załączniki:

1. 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. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.)

Na podstawie załącznika Nr I, części I ust. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1827 z późn. zm.) wnioskodawca uiścił opłatę skarbową w wysokości 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie

Agata Hołodziej

Otrzymują:

1. Warmia i Mazury Sp. z o.o. Szymany 150, 12-100 Szczytno
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 kpa, poprzez obwieszczenie
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Elblągu ul. Gen. J. Bema 17, 82-300 Elbląg
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Ostrołęce ul. Poznańska 19, 07-409 Ostrołęka
3. Wójt Gminy Szczytno, ul. Łomżyńska 3, 12-100 Szczytno
4. Wójt Gminy Wielbark, ul. Grunwaldzka 2, 12-160 Wielbark



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 22 maja 2018 r.

WOOŚ.420.16.2018.JC.16

Załącznik nr 1

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 22 maja 2018 r., WOOŚ.420.16.2018.JC.16 o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdzającej brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na zwiększeniu usług lotniczych o operacje nocne portu lotniczego zrealizowanego w ramach projektu indywidualnego pn. Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie będzie związane ze zwiększeniem dotychczasowych usług lotniczych Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach poprzez wprowadzenie do obecnie prowadzonych operacji dziennych operacji nocnych lotów wytypowanymi statkami powietrznymi. W ramach planowanego zamierzenia nie przewiduje się żadnej przebudowy, rozbudowy istniejących obiektów portu oraz montażu dodatkowej infrastruktury technicznej. Realizacja będzie wiązała się z wprowadzeniem procedur dla operacji nocnych oraz reorganizacją wewnętrzną obsługi lotów. Wprowadzenie nocnych operacji lotniczych będzie realizowane w celu zwiększenia oferty usług lotniczych, co zwiększy skalę dotychczasowego wykorzystywania obiektów portu lotniczego przez pasażerów oraz przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne oprócz pory dziennej obejmującej godziny od 6.00 do 22.00, również w porze nocnej od 22.00 do 6.00, przez 7 dni w tygodniu.

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury zlokalizowany jest w granicach administracyjnych miejscowości Szymany (województwo warmińsko-mazurskie, powiat szczycieński, gmina Szczytno i Wielbark), w odległości około 10 km na kierunku południowym od granic miasta Szczytno. Jest on eksploatowany według opracowanych procedur zgodnych z wytycznymi Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (ICAO). Lotnisko spełnia parametry:

- poziomu obsługi kategorii D - mały port regionalny obsługujący do 1 miliona pasażerów rocznie.
- operacyjnie lotnisko kategorii I o kodzie referencyjnym 4C.

W wyniku zwiększenia usług o operacje nocne należy spodziewać się zwiększenia zapotrzebowania na wodę, energię elektryczną, paliwo do samolotów. Zwiększenie usług będzie

więzało się ze zwiększeniem generowania ścieków. Z uwagi na korzystanie z systemu kanalizacji gminnych nie będzie istniało ryzyko związane z zapotrzebowaniem na wodę czy właściwym oczyszczaniem ścieków. Realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na sposób odprowadzania wód deszczowych i roztopowych z terenów portu lotniczego, będzie się to odbywało na dotychczasowych warunkach.

W ramach planowanego uruchomienia nocnych lotów nie przewiduje się znacznego wzrostu ilości wytwarzanych odpadów innych niż odpady komunalne. Gospodarka odpadami będzie prowadzona na dotychczasowych warunkach.

Eksploatacja portu lotniczego wiąże się głównie z dwoma źródłami hałasu, tj. z hałasem generowanym przez statki powietrzne oraz hałasem związanym z obsługą terminala i infrastruktury lotniczej. Z przeprowadzonych analiz akustycznych wynika, że realizacja w porze nocy 4 operacji (startów i lądowań) w roku 2018 oraz 8 operacji (startów i lądowań) w roku 2035 nie będzie powodować oddziaływań wykraczających poza granice nieruchomości, do których wnioskodawca posiada tytuł prawny.

Wyniki obliczeń wskazują, iż emisja zanieczyszczeń do powietrza nie spowoduje konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla eksploatowanego portu lotniczego po uruchomieniu operacji nocnych nawet w 2035 r.

Uruchomienie nocnych lotów na terenie eksploatowanego portu lotniczego nie będzie miało znacząco negatywnego wpływu na liczebność i kondycję populacji gatunków chronionych. Przedmiotowy port lotniczy leży w obszarze specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007 oraz znajduje się w odległości ok. 1 km od obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Napiwodzko-Ramucka PLH280052. Nie przewiduje się także znaczącego negatywnego oddziaływania w stosunku do rozmieszczenia i zagęszczenia przedmiotów ochrony danego obszaru Natura 2000.

Wprowadzenie nocnych operacji lotniczych nie będzie powodowało niszczenia siedlisk, zadrzewień, trwałego zniekształcenia rzeźby terenu, zmian stosunków wodnych czy likwidowania naturalnych zbiorników wodnych. Eksploatacja obiektów oraz dalsze wykorzystanie przestrzeni powietrznej w związku z funkcjonowaniem portu lotniczego nie wpłynie na gatunki roślin objęte ochroną przyrody.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie

Agata Moździerz