



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 26 kwietnia 2019 r.

WOOS.420.127.2018.JC.10

DECYZJA

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 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.), a także § 3 ust. 2, 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), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 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 18 marca 2019 r., znak: ZNS-4316/2/2019) i Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku (opinia z 19 marca 2019 r., znak: BI.RZŚ.436.220.2019.KM),

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na wyrównaniu terenu pasa drogi startowej na terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa inwestycja polega na wyrównaniu terenu pasa drogi startowej na terenie istniejącego i eksploatowanego Regionalnego Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach, położonego w województwie warmińsko-mazurskim, powiat szczycieński, gmina Szczytno.

Zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1, 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), przedmiotowa inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Planowane przedsięwzięcie 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 2018 r., poz. 2081 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą ooś”. W myśl art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji na rozbudowę inwestycji 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* (Dz. U. z 2018 r., poz. 1380) jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Pan Tomasz Kądziołka – Prezes Warmia i Mazury Sp. z o.o., wnioskiem z 17 grudnia 2018 r. zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o wydanie

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na wyrównaniu terenu pasa drogi startowej na terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach. Do wniosku załączona została m.in.:

- karta informacyjna przedsięwzięcia opracowana w listopadzie 2018 r.,
- zaświadczenia o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu inwestycji,
- poświadczona przez Starostę Szczycieńskiego kopia mapy ewidencyjnej oraz wypisy z rejestru gruntów działek lotniska,
- wydruk z KRS na dzień 17 grudnia 2018 r.,
- dowód uiszczenia opłaty skarbowej.

Z uwagi na niekompletność wniosku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z 2 stycznia 2019 r. wezwał inwestora do uzupełnienia dokumentacji o:

1. poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
2. podpisaną przez Wnioskodawcę 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,
3. zapis karty informacyjną przedsięwzięcia w formie elektronicznej.

Ponadto, zwrócono się do Wnioskodawcy o weryfikację przedłożonego wypisu z ewidencji gruntów. Inwestor, przy pismach z 15 i 21 stycznia 2019 r. przedłożył żądane dokumenty, usuwając braki formalne wniosku.

Zawiadomieniem z 24 stycznia 2019 r., znak: WOOŚ.420.127.2018.JC.3, tutejszy organ poinformował strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie pismem z 24 stycznia 2019 r., znak: WOOŚ.420.127.2018.JC.4, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wezwał Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Przy piśmie z 22 lutego 2019 r. Inwestor przedłożył uzupełnioną kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z załącznikami, umożliwiając tutejszemu organowi rozpatrzenie wniosku.

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 opinii sanitarnej z 18 marca 2019 r., znak: ZNS-4316/2/2019 stwierdził, że dla przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Natomiast Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku w opinii z 19 marca 2019 r., znak: BL.RZŚ.436.220.2019.KM nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, mając na uwadze rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia oraz uwarunkowania wymienione w art. 63 ustawy ooś, uwzględniając ww. opinie organu inspekcji sanitarnej i organu właściwego do oceny wodnoprawnej, postanowieniem z 27 marca 2019 r., znak: WOOŚ.420.127.2018.JC.7, odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Tutejszy organ poinformował strony postępowania o wydaniu postanowienia oraz zawiadomił 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 4 dni od otrzymania powiadomienia nie wpłynęła do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie żadna uwaga, jak również nikt nie skorzystał z możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją.

Dodatkowo, Inwestor pismem z 10 kwietnia 2019 r. wyjaśnił rozbieżności w informacjach zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia dotyczących gospodarki ściekowej. Zgodnie z ww. wyjaśnieniami, ścieki bytowe z placu budowy planowanego przedsięwzięcia będą ujmowane w przenośne sanitariaty, których utylizacją zajmie się zewnętrzna firma na zlecenie wykonawcy prowadzącego prace budowlane. O usunięciu ww. rozbieżności tutejszy organ poinformował strony postępowania odrębnym zawiadomieniem z 12 kwietnia 2019 r. W wyznaczonym terminie 4 dni od otrzymania powiadomienia żadna ze stron postępowania nie zgłosiła uwag co do zebranych dowodów w sprawie.

Planowana inwestycja będzie realizowana w całości w strefie zastrzeżonej Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach (działki o numerze ewidencyjnym 463/37 i 464/7-gmina Szczytno, obręb Szymany). W zakresie planowanych działań będą prowadzone prace związane m.in. z: wyrównaniem zielonej części terenu pasa drogi startowej wraz z rampowaniem wszystkich nawierzchni i urządzeń występujących w obszarze objętym inwestycją, przebudową i rozbudową istniejącej kanalizacji kablowej oraz przebudową istniejącej kanalizacji deszczowej. Inwestycja będzie prowadzona tylko w obrębie części zielonej (nieutwardzonej) pasa drogi startowej i po wykonaniu wymaganych ww. przebudów infrastruktury będzie polegała na niwelacji terenu wokół drogi startowej, tzn. jednoczesnym profilowaniu spadków i nachyleń zielonej części pasa wraz z uzupełnianiem warstwy pospółki i zagęszczaniem, a w końcowym stadium nawiezieniem odpowiedniej, wymaganej przepisami warstwy humusu wraz z obsianiem odpowiednią mieszkanką traw.

Celem inwestycji jest osiągnięcie takiego poziomu nośności gruntu w części trawiastej pasa startowego wraz z odpowiednimi nachyleniami poprzecznymi i podłużnymi, jakie są wymagane nowymi przepisami certyfikacyjnymi. Z uwagi na fakt, że większość robót to roboty ziemne i niwelacyjne, planowana inwestycja będzie prowadzona metodą tradycyjną, systemem gospodarczym. Roboty budowlane związane z rozbudową kanalizacji kablowej będą prowadzone metodą wykopową (wzdłuż pasa) oraz przeciskową (w poprzek pasa). Natomiast roboty budowlane związane z przebudową istniejących studni kablowych i istniejących studni kanalizacji deszczowej będą polegały na ich obniżeniu lub podwyższeniu w celu dostosowania do docelowych rzędnych.

Na potrzeby realizacji planowanego przedsięwzięcia użyta będzie: woda, materiały (kruszywo, beton, masy bitumiczne, rury na potrzeby kanalizacji kablowej, włazy, w przypadku, gdy nastąpi konieczność wymiany na istniejących studniach kanalizacyjnych, mieszanek traw), paliwa oraz energia (na potrzeby pracy maszyn, urządzeń, agregatów). Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej, nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji przewiduje się wykorzystanie energii elektrycznej (na poziomie obecnego zużycia), paliwa (na potrzeby pojazdów silnikowych służących do koszenia trawy pasa drogi startowej oraz w razie potrzeby dosiania trawy) oraz mieszanki traw (w razie konieczności dosiania).

W fazie realizacji inwestycji będzie dochodziło do emisji zanieczyszczeń do powietrza w sposób zorganizowany (w wyniku spalania paliw w silnikach spalinowych podczas

dojazdu do placu budowy, poruszania się w obrębie pasa drogi startowej oraz pracy maszyn i urządzeń, a także podczas spalania paliw w agregatach prądotwórczych) oraz nieorganiczny (przeładunek i wyładunek materiałów sypkich). Oddziaływanie to będzie minimalizowane poprzez ograniczenie czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów (ograniczenie pozostawiania samochodów na biegu jałowym), ograniczenie pustych przewozów pojazdów, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, transport materiałów sypkich pojazdami wyposażonymi w opończe ograniczające pylenie, stosowanie gotowych mieszanek przygotowanych w wytwórniach w celu redukcji pylenia podczas budowy.

Oddziaływanie akustyczne w czasie prowadzenia prac budowlanych będzie powodowane głównie pracą maszyn, urządzeń pracujących na budowie oraz eksploatacją sprzętu transportowego przy dowozie niezbędnych materiałów. Prace te charakteryzują się bezpośrednim i krótkoterminowym oddziaływaniem na obszar, gdzie będą one realizowane. Wykonywanie prac budowlanych nie będzie stanowić uciążliwości dla działek sąsiadujących z działkami, na których planowana jest inwestycja. Wpływ etapu realizacji inwestycji będzie ograniczany poprzez zastosowanie właściwej organizacji pracy oraz maksymalną koncentrację robót, mającą na celu skrócenie do minimum fazy realizacji inwestycji. Podczas przerw w pracy maszyny i urządzenia zostaną wyłączone.

Uciążliwość dla środowiska glebowego związana będzie z pracą maszyn i poruszaniem się środków transportujących materiały i wynikać może z ewentualnych wycieków paliw lub płynów z pojazdów. Wykonawca w czasie prowadzenia robót, w przypadku zaistnienia tego rodzaju sytuacji podejmować będzie działania mające na celu ochronę środowiska naturalnego (np.: wykorzystanie materiałów sorpcyjnych, powiadomienie odpowiednich służb) oraz stosować będzie środki zapobiegawcze (np.: tworzenie tymczasowych dróg dojazdowych i miejsc postojowych). Na terenie planowanego przedsięwzięcia pracować będą urządzenia oraz maszyny w dobrym stanie technicznym. W razie ewentualnego wycieku substancji niebezpiecznych pochodzących z maszyn i środków transportu zostaną zastosowane sorbenty w celu usunięcia zagrożenia. Dalej zanieczyszczone sorbenty zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwiania firmom posiadającym stosowne zezwolenia na gospodarowanie tego rodzaju odpadami. Place postojowe maszyn będą odpowiednio zabezpieczone. Maszyny w miarę możliwości poruszać się będą po utwardzonych nawierzchniach, aby ograniczyć oddziaływanie na glebę. Zapewniona zostanie odpowiednia organizacja robót budowlanych, w tym zagwarantowane będą przenośne kabiny sanitarne. Ścieki bytowe z terenu portu lotniczego odprowadzane będą w sposób dotychczasowy, za pomocą istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej. Natomiast zaplecze budowy zostanie wyposażone w przenośne sanitariaty, skąd ścieki bytowe będą odbierane przez wyspecjalizowaną firmę.

Magazynowanie materiałów, które wykorzystywane będą na potrzeby budowy odbywać się będzie w wyznaczonych miejscach. Bazy materiałowo-sprzętowe będą wyznaczone z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i trwałego przekształcenia jego powierzchni. Wykonawca robót będzie magazynował odpady pochodzące z prac budowlanych w sposób zabezpieczający środowisko przed zanieczyszczeniem. Wszystkie rodzaje wytwarzanych odpadów będą zbierane i magazynowane selektywnie, co ułatwi ich zagospodarowanie przez uprawnione do tego podmioty. Magazynowanie odbywać się będzie do chwili nagromadzenia takiej ilości odpadów, która umożliwia ekonomiczny transport do miejsca odzysku bądź unieszkodliwiania. Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami, właściwa organizacja placu budowy i jej zaplecza, a także przestrzeganie zasad

bezpieczeństwa pracy wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko. Powstające odpady w fazie realizacji inwestycji zostaną zagospodarowane przez wykonawcę robót. Odpady gleby i ziemi w tym kamienie będą odpowiednio wykorzystane w innych częściach lotniska. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia dochodzić może jedynie do powstania odpadów w postaci tworzyw sztucznych (kod 17 02 03), które stanowić będą opakowania po mieszkankach traw.

Efektem planowanych prac polegających na wzmocnieniu, wyrównaniu i profilowaniu części trawiastej pasa drogi startowej jest zwiększenie bezpieczeństwa operacji lotniczych w przypadku wypadnięcia samolotu z drogi startowej. Obszar ten w efekcie końcowym będzie pokryty częścią trawiastą. Etap eksploatacji planowanej inwestycji nie będzie wiązał się ze źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza, emisji hałasu, powstawaniem ścieków oraz odpadów. Jedynym źródłem emisji zanieczyszczeń może być emisja w wyniku spalania paliw w pojazdach silnikowych na cele koszenia pasa drogi startowej. Skala emisji jednak będzie tak mała, że nie uwzględnia się go na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia.

Z uwagi na uwarunkowania związane z realizacją, eksploatacją portu lotniczego i jego rozwojem w zakresie świadczonych usług nie przewiduję się, aby był on przeznaczony do likwidacji. W przypadku likwidacji Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury, istniejące obiekty będą mogły być wykorzystane na inne cele. Biorąc pod uwagę dobry stan infrastruktury i obiektów w obrębie planowanej inwestycji, podczas jej rozbiórki Inwestor powinien odpady przekazać innym jednostkom oraz podmiotom do wtórnego wykorzystania. Podczas ewentualnych prac rozbiórkowych należy w jak najniższym stopniu ingerować w środowisko naturalne. Na tym etapie powstawać będą czasowe uciążliwości związane z zanieczyszczeniem powietrza i z hałasem powstającym w czasie pracy urządzeń, rozbiórki obiektów budowlanych i transportem materiałów z rozbiórki. W zależności od wykonywanych prac na tym etapie, uciążliwości emisyjne będą krótkoterminowe i przemijające, ograniczone wyłącznie do etapu prowadzonych prac rozbiórkowych.

Wody opadowe i roztopowe z terenów trawiastych będą, tak jak dotychczas, rozprowadzane powierzchniowo do gruntu. Wody z terenów utwardzonych będą za pośrednictwem modernizowanej sieci kanalizacji deszczowej podczyszczane w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych i odprowadzane na teren poletek rozsączających. Inwestor na takie postępowanie z wodami ma wydane obowiązujące pozwolenie wodnoprawne. Planowane przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie wiąże się z generowaniem ścieków socjalno-bytowych.

Zgodnie z *Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*, wprowadzonym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911) pod względem hydrograficznym inwestycja zlokalizowana jest na obszarze dorzecza Wisły, w Regionie Wodnym Środkowej Wisły, w zlewniach następujących jednolitych części wód powierzchniowych:

- PLRW2000172654292 - *Dopływ spod Szymanek* - jest to naturalna, niemonitorowana część wód, o złym stanie i zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty wprowadzono dla danej JCWP derogacją czasową do 2021 roku, z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań generowałoby nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego - przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostaną działania mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie

etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności.

- PLRW200017265449 - *Wałpusza z jeziora Wałpusz* - jest to naturalna, monitorowana część wód, o złym stanie i niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Na podstawie art. 56 ustawy *Prawo wodne* celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego tak, aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych PLGW200050, której stan oceniony został jako dobry, a z oceny stanu wynika, że jest ona niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zgodnie z art. 59 ustawy *Prawo wodne*, celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód. Planowane przedsięwzięcie jest położone na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 215 –Subniecka Warszawska.

W wyniku procesów, do których zachodzić będzie podczas planowanej inwestycji, mających wpływ na zmianę klimatu poprzez m.in.: zwiększenie średniorocznej temperatury, ekstremalne zjawiska pogodowe należy zaliczyć: emisję CO₂, NO_x (prowadzącą do formowania się ozonu w troposferze) oraz emisję cząstek stałych (pył PM-10). W związku z planowaną inwestycją do ww.emisji dochodzić będzie jedynie na etapie realizacji inwestycji, ze względu na skalę przedsięwzięcia emisja ta będzie krótkotrwała. Emisje wynikające z realizacji inwestycji będą niewielkie i krótkotrwałe, a dodatkowo sąsiedztwo wielkoobszarowych terenów leśnych stanowić będzie naturalny filtr aerosanitarny. Podczas realizacji inwestycji ograniczony zostanie czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów samochodowych oraz prędkości jazdy. Ponadto właściwa organizacja pracy oraz maksymalna koncentracja robót przyczyni się do skrócenia fazy realizacji inwestycji.

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w obszarze istniejącego i eksploatowanego Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury - w części *airside* lotniska. Ze względu na procedury lotniskowe mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w części *airside* lotniska niemożliwe jest prowadzenie prac związanych z inwestycją podczas wykonywanych operacji lotniczych, w związku z powyższym nie będzie dochodzić do kumulowania się oddziaływań inwestycji z innymi realizowanymi przedsięwzięciami.

Teren, na którym planuje się inwestycję leży poza obszarem parków krajobrazowych, narodowych, obszarów chronionego krajobrazu, rezerwatów przyrody, użytków ekologicznych i pomników przyrody. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane w obrębie pasa drogi startowej Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury wchodzącej całkowicie w granice obszaru Natura 2000 - obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007, wobec którego obowiązującym jest rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. *w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków* (Dz. U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.). Ponadto lotnisko znajduje się w odległości ok. 1 km od specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Napiwodzko-Ramucka PLH280052, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 czerwca 2018 r. *w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Napiwodzko-Ramucka* PLH280052 (Dz. U. z 2018 r. poz. 1447).

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia, roboty budowlane będą prowadzone na zielonej części pasa drogi startowej. W efekcie tych prac powierzchnia

biologicznie czynna nie ulegnie zmniejszeniu, natomiast pas drogi startowej zostanie dostosowany do wymaganych przepisami norm nośności i nachylenia poprzecznego oraz podłużnego. Planowany zakres prac, obejmujący teren zagospodarowany i użytkowany, pozostanie bez wpływu na ww. formy ochrony przyrody oraz przepisy obowiązujące na ich obszarze.

W związku ze skalą planowanych prac w zakresie ilości oraz charakteru substancji, paliw, olejów nie będą występowały substancje niebezpieczne określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 29 stycznia 2016 r. *w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej*, które mogłyby zaliczyć przedsięwzięcie do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Planowana inwestycja nie łączy się również z uruchomieniem instalacji, której eksploatacja wiązałaby się z wystąpieniem poważnej awarii, czy też wymagała zgłoszenia lub pozwolenia na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 lipca 2010 r. *w sprawie rodzajów instalacji, których eksploatacja wymaga zgłoszenia* oraz rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 lipca 2010 r. *w sprawie przypadków, w których wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza z instalacji nie wymaga pozwolenia*.

Niemniej w celu zminimalizowania zagrożenia dla środowiska, w ramach realizacji przedsięwzięcia inwestor zadba o właściwą organizację prac budowlanych i zaplecza budowy.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane w obrębie pasa drogi startowej portu lotniczego Olsztyn-Mazury z uwagi na lokalizację - około 97 km od granicy państwa nie wiąże się z transgranicznym oddziaływaniem 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 w Elblągu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku postanowił o odstąpieniu od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wymienionego w sentencji przedsięwzięcia. Na terenie planowanej inwestycji nie występują tereny leśne, w związku z czym planowana zamierzenie nie jest związane z wycinką drzew. Przedsięwzięcie będzie realizowane poza miejscem występowania obszarów wodnoblotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łęgowych. Zamierzenie nie przekracza cieków wodnych i jest realizowane poza obszarami wybrzeży i ujść rzek, poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych, obszarami przylegającymi do jezior oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy *Prawo wodne*. W obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się obiekty wpisane do rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, objętych ochroną zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. z 2018 r., poz. 2067, z późn.zm.). W sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują obszary górskie, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Mając powyższe na uwadze, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie uznał, że planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko. Wobec powyższego, tutejszy organ odstąpił od wymogu przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wymienionego w sentencji przedsięwzięcia.

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



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie

Agata Moździerz

Otrzymują:

1. Warmia i Mazury Sp. z o.o. Szymany 150, 12-100 Szczytno
2. Województwo Warmińsko-Mazurskie ul. E. Plater 1, 10-562 Olsztyn
3. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa
4. Gmina Szczytno ul. Łomżyńska 3, 12-100 Szczytno
5. Gmina Wielbark ul. Grunwaldzka 2, 12-160 Wielbark
6. Nadleśnictwo Wielbark ul. Czarnieckiego 19, 12-160 Wielbark
7. Porty Lotnicze „Mazury-Szczytno” Sp. z o.o. ul. Wielbarska 5, 12-100 Szczytno
8. Anna Grażyna Wdowiak
9. Sławomir Szydlik
10. Jolanta Szydlik
11. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Elblągu ul. Gen. J. Bema 17, 82-300 Elbląg
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – RZGW w Białymstoku ul. Branickiego 17, 15-085 Białystok
3. Wójt Gminy Szczytno, ul. Łomżyńska 3, 12-100 Szczytno
4. Wójt Gminy Wielbark, ul. Grunwaldzka 2, 12-160 Wielbark

Na podstawie załącznika Nr I, części I ust. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2018 r., poz. 1044 z późn. zm.) wnioskodawca uiszczył opłatę skarbową w wysokości 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 26 kwietnia 2019 r.

WOOS.420.127.2018.JC.10

Załącznik nr 1

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 26 kwietnia 2019 r., znak: WOOS.420.127.2018.JC.10, o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na wyrównaniu terenu pasa drogi startowej na terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 z późn. zm.)

Przedmiotowa inwestycja położona jest w granicach Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach, usytuowanego w odległości ok. 10 km od Szczytna. Od strony północno-wschodniej lotniska w odległości około 1,5-2 km od drogi startowej znajduje się zabudowa mieszkaniowa i gospodarcza miejscowości Nowiny, Szymany oraz Szymanki. Na terenie planowanej inwestycji znajduje się infrastruktura lotniskowa tj.: droga startowa, pas drogi startowej, drogi kołowania, płyty postoju samolotów i helikopterów oraz infrastruktura podziemna (kanalizacja kablowa elektroenergetyczna i teletechnicznej, kanalizacji deszczowej), a także oznakowanie pionowe i poziome wraz z oświetleniem. Teren objęty przedsięwzięciem (działki o numerze ewidencyjnym 463/37 i 464/7- gmina Szczytno, obręb Szymany) jest płaski, w części nie zagospodarowanej infrastrukturą lotniskową jest porośnięty trawą. Na danym terenie nie występują zadrzewienia i zakrzewienia.

Planowane przedsięwzięcie obejmie roboty budowlane w branży:

- drogowej - wyrównanie terenu pasa drogi startowej (czyli zielonej części pasa DS położonej wokół utwardzonej drogi startowej) na podstawie wykonanych badań i pomiarów nośności, nachyleń poprzecznych i podłużnych oraz pomiarów grubości warstwy humusu – czyli niwelacja terenu w miejscach objętych projektem budowlanym,
- sanitarnej - dostosowanie rzędnych istniejących studni kanalizacji deszczowej do nowo projektowanych rzędnych wraz z dostosowaniem pokryw studni do obecnie obowiązujących przepisów w zakresie ich nośności,
- elektrycznej - przebudowa i rozbudowa istniejącej infrastruktury celem podniesienia kategorii lotniska do kat. II wraz z dostosowaniem rzędnych i pokryw istniejących studni kablowych do nowo projektowanych rzędnych i obecnie obowiązujących przepisów w zakresie ich nośności,
- konstrukcyjnej - rampowanie fundamentów obiektów i urządzeń występujących w zakresie opracowania, polegające na wykonaniu utwardzonych klinów wokół ww. urządzeń o nachyleniu 1% w celu uniknięcia zagłębiania się kół samolotu w nawierzchnię gruntową oraz zderzenia z twardym pionowym czołem.

Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z wycinką drzew. Roboty budowlane będą przeprowadzone na zielonej części pasa drogi startowej. W efekcie prac powierzchnia biologicznie

czynna nie ulegnie zmniejszeniu. Planuje się nawet zwiększenie grubości warstwy humusu i dosianie mieszanki traw.

Celem inwestycji jest osiągnięcie takiego poziomu nośności gruntu w części trawiastej pasa startowego wraz z odpowiednimi nachyleniami poprzecznymi i podłużnymi, jakie są wymagane nowymi przepisami certyfikacyjnymi. Z uwagi na fakt, że większość robót to roboty ziemne i niwelacyjne, planowana inwestycja będzie prowadzona metodą tradycyjną, systemem gospodarczym. Roboty budowlane związane z rozbudową kanalizacji kablowej będą prowadzone metodą wykopową (wzdłuż pasa) oraz przeciskową (w poprzek pasa). Natomiast roboty budowlane związane z przebudową istniejących studni kablowych i istniejących studni kanalizacji deszczowej będą polegały na ich obniżeniu lub podwyższeniu w celu dostosowania do docelowych rzędnych.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z bezpośrednim i krótkoterminowym oddziaływaniem w postaci emisji hałasu i substancji do powietrza, związanym z pracą pojazdów i urządzeń budowlanych. Wykonywanie prac budowlanych nie będzie stanowić uciążliwości dla działek sąsiadujących z działkami, na których planowana jest inwestycja. Wpływ etapu realizacji inwestycji będzie ograniczany poprzez m.in. zastosowanie właściwej organizacji pracy oraz skrócenie do minimum fazy realizacji inwestycji. Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami, właściwa organizacja placu budowy i jej zaplecza, a także przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na środowisko.

Efektem planowanych prac polegających na wzmocnieniu, wyrównaniu i profilowaniu części trawiastej pasa drogi startowej jest zwiększenie bezpieczeństwa operacji lotniczych w przypadku wypadnięcia samolotu z drogi startowej. Obszar ten w efekcie końcowym będzie pokryty częścią trawiastą. Etap eksploatacji planowanej inwestycji nie będzie wiązał się ze źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza, emisji hałasu, powstawaniem ścieków oraz odpadów. Jedynym źródłem emisji zanieczyszczeń może być emisja w wyniku spalania paliw w pojazdach silnikowych na cele koszenia pasa drogi startowej. Skala emisji jednak będzie tak mała, że nie uwzględnia się go na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia.

Wody opadowe i roztopowe z terenów trawiastych będą, tak jak dotychczas, rozprowadzane powierzchniowo do gruntu. Wody z terenów utwardzonych będą za pośrednictwem modernizowanej sieci kanalizacji deszczowej podczyszczane w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych i odprowadzane na teren poletek rozsączających. Inwestor na takie postępowanie z wodami ma wydane obowiązujące pozwolenie wodnoprawne. Planowane przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie wiąże się z generowaniem ścieków socjalno-bytowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane w obrębie pasa drogi startowej Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury wchodzić całkowicie w granice obszaru Natura 2000 - obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007, wobec którego obowiązującym jest rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. *w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków* (Dz. U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.). W efekcie planowanych prac powierzchnia biologicznie czynna nie ulegnie zmniejszeniu, natomiast pas drogi startowej zostanie dostosowany do wymaganych przepisami norm nośności i nachylenia poprzecznego oraz podłużnego. Planowany zakres prac, obejmujący teren zagospodarowany i użytkowany, pozostanie bez wpływu na ww. formy ochrony przyrody oraz przepisy obowiązujące na ich obszarze.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
Olsztynie

Agata Moździerz