



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 29 lipca 2020 r.

WOOS.420.2.2020.SCH.14

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 2020 r. poz. 283, z późn. zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 i § 3 ust. 1 pkt. 37 lit. b i pkt 58 lit. a pkt 88 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, 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 23.06.2020 r., znak: ZNS.4316.04.2020) i Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku (opinia z 7.07.2020 r., znak: BI.RZŚ.435.122.2020.AB),

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na remoncie, przebudowie, rozbudowie istniejącej infrastruktury oraz wprowadzeniu nowej zabudowy portu lotniczego w ramach projektu indywidualnego pn. Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa inwestycja polega na remoncie, przebudowie, rozbudowie istniejącej infrastruktury oraz wprowadzeniu nowej zabudowy portu lotniczego w ramach projektu indywidualnego pn. Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury. W ramach przedsięwzięcia planowana jest realizacja niżej wymienionych zadań:

- Zadanie 1. Rozbudowa płyty postojowej autocystern wraz z montażem instalacji do dystrybucji i magazynowania paliwa lotniczego.
- Zadanie 2. Budowa płyty postojowej samolotów wraz z budową szczelnej płyty pod zbiorniki służące do tankowania pojazdów obsługi naziemnej i samolotów.
- Zadanie 3. Budowa sześciu hangarów wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną.
- Zadanie 4. Remont dróg kołowania oraz płyt postojowych wraz z budową i rozbudową niezbędnej infrastruktury technicznej.
- Zadanie 5. Przebudowa drogi serwisowej.
- Zadanie 6. Rozbudowa parkingów wraz z budową niezbędnej infrastruktury technicznej.

Zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 i § 3 ust. 1 pkt. 37 lit. b i pkt 58 lit. a pkt 88 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie*

przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), 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 2020 r. poz. 283, 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 ze zm.) jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Pan Tomasz Kądziołka – Prezes Warmia i Mazury Sp. z o.o., wnioskiem z 20.01.2020 r. zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na remoncie, przebudowie, rozbudowie istniejącej infrastruktury oraz wprowadzeniu nowej zabudowy portu lotniczego w ramach projektu indywidualnego pn. Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury. Do wniosku załączona została m.in.:

- karta informacyjna przedsięwzięcia opracowana w styczniu 2020 r.,
- wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w części obrębu geodezyjnego Szymany, gmina Szczytno,
- poświadczona przez Starostę Szczycieńskiego kopia mapy ewidencyjnej oraz wypisy z rejestru gruntów,
- wydruk z KRS na dzień 17 stycznia 2020 r.,
- dowód uiszczenia opłaty skarbowej.

Z uwagi na niekompletność wniosku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, działając na podstawie art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.), zwanej dalej „kpa” w związku z art. 74 ust. 1 ww. *ustawy ooś*, pismem z 27 stycznia 2020 r., znak: WOOŚ.420.2.2020.SCH.1, wezwał Inwestora do usunięcia braków formalnych ww. wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Uzupełnienie przedłożono pismem z 14 lutego 2020 r. (data wpływu do RDOŚ w Olsztynie: 18.02.2020 r.). Dodatkowo przedłożono wyjaśnienia, że dla zadania nr 6 (etap II i III) został dokonany podział działek ewidencyjnych. W związku z powyższym zaktualizowano wypisy z rejestru gruntów działek objętych planowaną inwestycją.

O wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, strony zostały poinformowane zawiadomieniem z 21 lutego 2020 r., znak: WOOŚ.420.2.2020.SCH.2 oraz stosownie do art. 49 *kpa*, w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś* w sposób zwyczajowo przyjęty - obwieszczeniem z 21 lutego 2020 r., znak: WOOŚ.420.2.2020.SCH.4 umieszczonym na tablicy ogłoszeń i stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie, jak również na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Szczytno. Jednocześnie poinformowano, że dalsze informacje o toczącym się postępowaniu przekazywane będą za pomocą obwieszczeń umieszczanych m. in. w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie bip.olsztyn.rdos.gov.pl w zakładce *Obwieszczenia i zawiadomienia*, na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Jednocześnie pismem z 21 lutego 2020 r., znak: WOOŚ.420.2.2020.SCH.3, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, działając na podstawie art. 50 *kpa*, wezwał Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Przy piśmie z 11.03.2020 r. (data wpływu do RDOŚ w Olsztynie: 17.03.2020 r.) Inwestor przedłożył uzupełnioną kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z załącznikami. Weryfikując treść przedłożonej dokumentacji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, działając na podstawie art. 50 *kpa*, pismem z 27 marca 2020 r., znak: WOOŚ.420.2.2020.SCH.6, ponownie wezwał Inwestora do uzupełnienia i wyjaśnienia treści karty informacyjnej przedsięwzięcia w zakresie, m.in.: weryfikacji załącznika graficznego przedstawiającego emisję rozprzestrzeniania się hałasu, dla pory nocy oraz przedstawienie charakterystyki terenu, który zostanie przekształcony na potrzeby budowy parkingów. Uzupełnienie przedłożono przy piśmie z 20 kwietnia 2020 r. W niniejszym piśmie Inwestor poinformował, że zamierza zrezygnować z realizacji zadania nr 6 etap IV, tj. rozbudowy parkingów o powierzchni ok. 13,6 ha wraz z budową niezbędnej infrastruktury.

W związku ze zmianą zakresu planowanego przedsięwzięcia, zmianie uległ obszar, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. W związku z tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismami z 4 maja 2020 r., znak: WOOŚ.420.2.2020.SCH.8, oraz 25 maja 2020 r., znak: WOOŚ.420.2.2020.SCH.9 zwrócił się do Inwestora o uzupełnienie złożonej dokumentacji o mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz brakujące wypisy z rejestru gruntów. Uzupełnienia przedłożono przy piśmie z 07 maja 2020 r. (data wpływu do RDOŚ w Olsztynie: 20.05.2020 r.) oraz 29.05.2020 r. (data wpływu do RDOŚ w Olsztynie: 8.06.2020 r.)

W związku z doprecyzowaniem zakresu przedsięwzięcia liczba stron w postępowaniu uległa zmianie (zmniejszyła się). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, obwieszczeniem z 10.06.2020 r., znak: WOOŚ.420.2.2020.SCH.10, zawiadomił strony postępowania, że dalsze informacje o toczącym się postępowaniu przekazywane będą korespondencją listowną.

Zgodnie z wymogiem art. 64 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, pismem z 10 czerwca 2020 r., zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Elblągu oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku, Zarząd Zlewni w Ostrołęce o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Na podstawie art. 65 § 1 *ustawy kpa*, Dyrektor Zarządu Zlewni w Ostrołęce pismem z dnia 18.06.2020 r., znak: BI.ZZŚ.5.055.7.2020.HN zgodnie z właściwością, przekazał ww. wniosek Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki w Białymstoku.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Elblągu, w opinii sanitarnej z 23.06.2020 r., znak: ZNS.4316.04.2020 (data wpływu do RDOŚ w Olsztynie: 2.07.2020 r.) stwierdził, że dla przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Natomiast Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku w opinii z 7.07.2020 r., znak: BI.RZŚ.43122.2020.AB nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji.

Zawiadomieniem z dnia 13 lipca 2020 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, działając zgodnie z art. 10 § 1 *kpa*, zawiadomił strony postępowania o przysługującym im prawie do zapoznania się z aktami sprawy, w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie, wypowiedzenia się odnośnie do dotychczas

zgromadzonych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie siedmiu dni od dnia otrzymania zawiadomienia. W wyżej określonym terminie strony postępowania nie złożyły żadnych uwag i wniosków.

Na terenie wyznaczonym pod budowę parkingów (etap II i III) obowiązuje Uchwała Nr V/43/2019 Rady Gminy Szczytno z dnia 28 lutego 2019 r. w sprawie uchwalenia „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części obrębu geodezyjnego Szymany, Gmina Szczytno” (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z dnia 18 kwietnia 2019 r. poz. 2165). Według ustaleń szczegółowych planowane parkingi zlokalizowane będą na terenie oznaczonym w miejscowym planie jako 3PU i 4PU – teren zabudowy przemysłowo-usługowej, gdzie dopuszcza się lokalizację parkingów krótko i długoterminowych. Po analizie niniejszego dokumentu tut. organ stwierdza, że planowana inwestycja jest zgodna z jego zapisami.

Planowana inwestycja będzie realizowana w strefie zastrzeżonej jak i ogólnodostępnej Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach. W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się realizację następujących zadań:

Zadanie 1. Rozbudowa płyty postojowej autocystern wraz z montażem instalacji do dystrybucji i magazynowania paliwa lotniczego, która realizowana będzie we wschodniej części działki nr 463/37 w obrębie geodezyjnym Szymany. W ramach realizacji tego zadania planowana jest rozbudowa istniejącej płyty postojowej o dodatkową powierzchnię utwardzoną, tj. około 860 m² (łącznie powierzchnia utwardzona po rozbudowie wynosić będzie około 1 040 m²). Zasadnicze wyposażenie instalacji paliwowej będzie stanowił stalowy zbiornik dwupłaszczowy, naziemny, o pojemności 80 m³ do magazynowania paliwa lotniczego JET A1.

Zadanie 2. Budowa płyty postojowej samolotów wraz z budową szczelnej płyty pod zbiorniki służące do tankowania pojazdów obsługi naziemnej i samolotów, które realizowane będzie w zachodniej części działki nr 463/37 w obrębie geodezyjnym Szymany. W ramach tego zadania zmniejszeniu ulegnie około 7 500 m² powierzchni biologicznie czynnej. Płyta betonowa będzie służyła do posadowienia maksymalnie trzech kontenerowych stacji dystrybucji paliwa klasy I - benzyna Pb95 oraz klasy III - olej napędowy ON zaopatrujące flotę naziemną lotniska, a także umieszczenia na niej dodatkowo mobilnego zbiornika na benzynę lotniczą o poj. 20 m³. Budowa płyty dotyczyć będzie również przebudowy istniejącej sieci oświetlenia zewnętrznego oraz rozbudowy sieci kanalizacji deszczowej na długości około 250 m w celu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych, a także ewentualnych wycieków podczas tankowania pojazdów, które przed odprowadzeniem do ostatecznego odbiornika ziemi zostaną podczyszczone w separatorze, aby uzyskać odpowiednie parametry odprowadzenia do poletka rozsączającego.

Zadanie 3. Budowa sześciu hangarów wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, które realizowane będzie w zachodniej części działki nr 463/37 w obrębie geodezyjnym Szymany. Budowę obiektów zaplanowano w sąsiedztwie płyty postojowej przewidzianej do remontu. Hangary służyć będą do garażowania statków powietrznych kodu A i B, wykorzystanych m.in. na potrzeby szkółki lotniczej. W celu wykonania sześciu hangarów będzie istniało zapotrzebowanie na powierzchnię około 4 800 m².

Zadanie 4. Remont dróg kołowania oraz płyt postojowych wraz z budową i rozbudową niezbędnej infrastruktury technicznej, realizowane będzie w zachodniej części działki nr 463/37, obręb Szymany. Remont będzie polegał na rozkruszeniu istniejącej nawierzchni utwardzonej z przeznaczeniem jej jako kruszywo łamane na podbudowę nowej nawierzchni i nałożenie na tą warstwę odpowiednich mieszanek i kolejnych warstw w celu

doprowadzania do uzyskania nowej nawierzchni utwardzonej z odpowiednim wyprofilowaniem, odwodnieniem oraz z oświetleniem.

Zadanie 5. Przebudowa drogi serwisowej, realizowana będzie w zachodniej części działki 463/37 w obrębie geodezyjnym Szymany. W ramach inwestycji planowane jest utwardzenie asfaltem betonowym drogi o nawierzchni żwirowej o długości około 700 m i szerokości około 3 m wraz z dwoma mijankami, które poszerzą pas jezdny do około 7 m. Planowana przebudowa zmniejszy powierzchnie biologicznie czynne na obszarze około 3 000 m². Orowadzanie wód opadowych i roztopowych będzie odbywało się powierzchniowo na tereny biologicznie czynne.

Zadanie 6. Rozbudowa parkingów wraz z budową niezbędnej infrastruktury, realizowana będzie na terenie działek nr 463/37, 463/41, 463/43, 463/48 oraz 463/42 obręb Szymany. W ramach tego zadania pierwotnie wyodrębniono 4 etapy, ostatecznie inwestycja będzie dotyczyła realizacji 3 etapów w strefie ogólnodostępnej Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury o następujących parametrach:

- etap I powierzchnia około 1,1 ha;
- etap II powierzchnia około 3 ha;
- etap III powierzchnia około 3,3 ha.

W ramach budowy parkingów przewiduje się wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej obejmującej: oświetlenie, system parkingowy oraz kanalizację deszczową wykonaną na obszarze i długościach uzależnionych od rzędnych terenu. Zostanie utworzona sieć chodników służących przemieszczeniu się pasażerów i użytkowników lotniska. Wody opadowe z powierzchni utwardzonej I etapu budowy parkingu będą odprowadzone do istniejącego poletka rozsączającego, natomiast przy kolejnych rozbudowach przewiduje się budowę nowych systemów zagospodarowania wód opadowych i roztopowych z wykorzystaniem niezbędnej ilości poletek rozsączających w celu bezpiecznego dla środowiska odprowadzania oczyszczonych ścieków z powierzchni utwardzonych. Infrastruktura będzie odpowiednio wydzielana krawężnikami betonowymi i zaprojektowanymi terenami zielonymi – trawnikami.

Etapowa budowa parkingów będzie realizowana na terenie niezainwestowanym, na którym w ramach przyjętego Uproszczonego Planu Urządzania Lasu na okres od 01.06.2017 r. do 31.05.2026 r. sukcesywnie prowadzona jest wycinka występującego na tym obszarze drzewostanu. Wycinka prowadzona jest poza okresem lęgowym ptaków oraz rozrodczym nietoperzy. Do czasu realizacji inwestycji obejmującej etap II teren zostanie uporządkowany z istniejącego drzewostanu przez Nadleśnictwo Wielbark w ramach realizacji Uproszczonego Planu Urządzania Lasu i zawartego w dniu 25 sierpnia 2018 roku porozumienia w zakresie pozyskania, zrywki i wywozu drewna z terenu przekazanego inwestorowi.

Powierzchnia projektowanego parkingu nr 1 (Etap I) wynosi ok. 1 ha. Jest to obszar przylegający bezpośrednio do jezdni położonej na wysokości peronu kolejowego i przebiega na całej długości terminala aż do parkingów znajdujących się na jego przedłużeniu. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją obszar ten w 60 % pełni już funkcję parkingów. W celu utworzenia parkingu tymczasowego powierzchnia została utwardzona przy użyciu piasku i kruszywa. W związku z tym, że część ta została już zagospodarowana i jest wykorzystywana jako parking nie przedstawia cennych walorów przyrodniczych. Natomiast z pozostałej części tego terenu wyodrębniono fragment, który jest regularnie koszony i okresowo wykorzystywany do parkowania. Pozostała część terenu koszona jest rzadziej. Obszar ten stanowi przekształconą w wyniku koszenia i użytkowania murawę napiaskową, w obrębie której wyróżniono płyty kocanek piaszkowych *Helichrysum arenarium*

objętych ochroną gatunkową. Stwierdzono dwa nieduże płaty o wymiarach 70 x 70 cm (ok. 30 kęp) i 50 x 40 cm (ok. 15 kęp) rosnące na powierzchni regularnie koszonej i okresowo wykorzystywanej do parkowania pojazdów. Lokalizacja parkingu nr 2 (Etap II) została zaplanowana w bezpośrednim sąsiedztwie parkingu nr 1 i będzie bezpośrednio do niego przylegać od strony wschodniej. Ok. 10 % powierzchni terenu stanowił las sosnowy, w niewielkiej części świerkowy, który został wycięty na potrzeby realizacji tej części zadania. Pozostałą część porastał drzewostan sosnowy z domieszką brzozy brodawkowatej i pojedynczych świerków, który powstał w wyniku samosiewu. W wyniku sukcesji naturalnej drzewostan zajął obszar dawnej murawy napiaskowej, przeplatając się z polankami porośniętymi trawami i gatunkami z dawnej murawy. Drzewostan ten nie został jeszcze całkowicie wycięty. Usunięto duże drzewa. Natomiast drzewa, które zostały pozostawione tworzą zgrupowania głównie młodych sosen. W związku z tym, że powierzchnia przewidziana do realizacji inwestycji jest już częściowo przekształcona, nie zostało do końca uporządkowana i będzie w dalszym ciągu poddawana przekształceniu, jak również z uwagi na sąsiedztwo miejsc ruchliwych teren ten nie sprzyja występowaniu zwierząt. W granicach powierzchni zaplanowanej do utworzenia parkingu nr 2 stwierdzono sześć gatunków objętych ochroną gatunkową tj.: widłak goździsty *L. clavatum* – dwa płaty o niewielkiej powierzchni, położone blisko siebie, jedno stanowisko zostało częściowo zniszczone podczas wycinki przez pojazdy; tujowiec włoskolisty *T. philiberti* – jeden płat mchu o wymiarach 70 x 70 cm zlokalizowany na jednym z wałów ziemnych; chrobotek najeżony *C. portentosa* - trzy niewielkie skupiska w południowej części powierzchni (20 x 30 cm); chrobotek leśny *C. arbuscula* – niewielkie płaty zlokalizowane w południowej i środkowej części powierzchni, największy odnotowany płat miał wymiary 40x50 cm. Łącznie płaty zajmowały powierzchnię ok. 8 - 10 m²; widłoząb fałdowany *D. polysetum* – występował na powierzchni ok. 0,3 ha; rokiетnik pospolity *P. schreberi* – dominujący gatunek mchu, stwierdzony na ok. 1,35 ha powierzchni. Parking nr 3 od południa przylega do północnej części parkingu nr 1, a od zachodu i północy biegnie wzdłuż szosy prowadzącej na lotnisko. W obrębie tego terenu zostały wyodrębnione dwa obszary tj.: ugór o charakterze zubożałej łąki świeżej graniczący z parkingiem nr 1 oraz powierzchnia zadrzewiona. W skład łąki wchodzi 17 gatunków roślin naczyniowych. Gatunkiem dominującym jest mietlica pospolita *Agrostis capillaris*, nielicznie występuje rajgras wyniosły *Arrhenatherum elatius*, miejscami większe skupienia wiesiołka dwuletniego *Oenothera biennis* i dziewanny pospolitej *Verbascum nigrum*. Ponadto między innymi krwawnik pospolity *Achillea millefolium*, goździk kropkowany *Dianthus deltoides*, bardzo nielicznie zawciąg pospolity *Armeria maritima*. Powierzchnię płata zubożałej łąki świeżej nawiązującej do siedliska naturalnego oszacowano na ok. 0,25 ha. W tej części nie stwierdzono gatunków roślin chronionych. Drzewostan porasta dawne murawy napiaskowe i stanowią go samosiewy sosny o luźnym zwarcie, z pojedynczym skupieniem topoli osiki i pojedynczym młodym świerkiem. Bardziej zwarte i gęste fragmenty drzewostanu występują w północnej części powierzchni. W pozostałej części fragmenty drzewostanu przeplatają się z powierzchniami niezarośniętymi drzewami, które pokrywają trawy (kostrzewa murawowa, kostrzewa owcza), nieliczne gatunki dawnej murawy (krwawnik pospolity, bardzo nieliczne zawciąg), a także występuje tu kilka płatów porostów: chrobotka łagodnego *Cladonia mitis* i chrobotka reniferowego *Cladonia rangiferina* objętych częściową ochroną gatunkową. W warstwie mszystej dominuje rokiетnik pospolity *Pleurozium schreberi*, znacznie mniej jest widłozębu fałdowanego *Dicranum polysetum* również objętych częściową ochroną gatunkową. Na pograniczu z pasem drogowym występują płaty płonnika włosistego *Polytrichum piliformes*

oraz wykryto tu dwa skupienia porostu pawężnicy *Peltigera sp.*, gatunku objętego ochroną częściową.

W granicach parkingu nr 1 część powierzchni, która jest nie koszona, z uwagi na charakter siedliska może być wykorzystywana przez niektóre ubikwistyczne gatunki trzmieli, jak np. trzmiel kamiennik *Bombus lapidarius* lub trzmiel ziemny *Bombus terrestris*. W okresie letnim mogą tu występować niektóre, pospolite gatunki prostoskrzydłych *Orthoptera*.

Podczas oględzin terenu przewidzianego do budowy parkingu nr 2 zaobserwowano zalatującą parę makolągów *Carduelis cannabina* i kosa *Turdus merula*. Obecnie w granicach tego terenu nie znajdują się dogodne miejsca do gniazdowania dla obydwu gatunków. Natomiast część powierzchni może stanowić dwa rewiry lerki *Lullula arborea*, które stwierdzono na wylesionym obszarze położonym w sąsiedztwie. W granicach obszaru stanowiącego planowany parking nr 3 stwierdzono obecność takich gatunków ptaków jak: słonka *Scolopax rusticolus*, grzywacz *Columba palumbus*, sójka *Garrulus glandarius*, zięba *Fringilla coelebs*, sikora czubotka *Lophophanes cristatus*, lerka *Lullula arborea*, piecuszek *Phylloscopus trochilus*, śpiewak *Turdus philomelos*. W wyniku realizacji tego etapu inwestycji zostaną utracone miejsca lęgowe dla zięby, sikory czubotki, piecuszka i śpiewaka, które są gatunkami objętymi ochroną gatunkową.

W obrębie powierzchni przewidzianej do budowy parkingu nr 2 jedynymi przedstawicielami ssaków były zając, sarna, jelen i lis. Wszystkie należą do gatunków łownych. Na terenie działki, na której planuje się budowę parkingu nr 3 stwierdzono obecność kreta, który objęty jest ochroną gatunkową. W wyniku realizacji inwestycji nastąpi utrata częściowa lub całkowita jego siedliska. Natomiast z gatunków łownych stwierdzono obecność zająca, sarny i jelenia.

W fazie budowy wystąpi emisja substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów i maszyn budowlanych oraz pylenie podczas prac ziemnych, transportowych i rozbiórkowych. Kładzenie nawierzchni asfaltowych powodować będzie emisję lotnych składników masy asfaltowej. Prace te będą krótkotrwałe, a zasięg ich oddziaływania będzie krótkoterminowy i ograniczy się do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających będzie niewielka i krótkotrwała, co nie spowoduje istotnych, bądź długotrwałych zmian w środowisku. Podczas prowadzenia prac budowlanych zapewnione będzie stosowanie nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu. Transport materiałów sypkich odbywać się będzie pojazdami do tego odpowiednio przystosowanymi.

Źródłem hałasu w fazie budowy będą urządzenia i maszyny budowlane. Przewidywane oddziaływanie będzie miało charakter tymczasowej emisji niezorganizowanej, zmieniającej się wraz z przemieszczaniem się poszczególnych maszyn i urządzeń budowlanych. W obszarze prowadzonych prac budowlanych należy spodziewać się zwiększonej emisji hałasu. Będą to uciążliwości okresowe, które ustaną po wykonaniu prac budowlanych. Celem ograniczenia uciążliwości akustycznych związanych z etapem budowy, prace budowlane będą maksymalnie koncentrowane (celem skrócenia fazy realizacji inwestycji) i prowadzone będą tylko w porze dziennej. Wyznaczone zadania prowadzone będą etapowo, tak aby nie prowadzić do kumulowania się oddziaływań planowanych zadań.

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 podjąć powinien działania mające na celu ochronę środowiska

naturalnego (np.: wykorzystanie materiałów sorpcyjnych, powiadomienie odpowiednich służb). 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 należy przekazać do unieszkodliwienia firmom posiadającym stosowne zezwolenia na gospodarowanie tego rodzaju odpadami. 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.

Materiały budowlane będą na bieżąco przywożone na miejsce realizacji inwestycji, w miarę potrzeb, aby zapobiec nadmiernemu gromadzeniu i konieczności przygotowania zaplecza budowy. W razie konieczności czasowego magazynowania materiałów lub surowców będą one umieszczone na wybetonowanym terenie lub terenie odpowiednio zabezpieczonym folią. Wykonawca robót będzie magazynował odpady pochodzące z prac budowlanych w sposób zabezpieczający środowisko przed zanieczyszczeniem. Wszystkie rodzaje odpadów będą zbierane i magazynowane selektywnie, co ułatwi ich zagospodarowanie przez uprawnione do tego podmioty. 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. Odpady gleby i ziemi w będą odpowiednio wykorzystane w innych częściach lotniska. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia główny strumień odpadów stanowią odpady komunalne. W ramach planowanego zakresu inwestycji ilości wytwarzanych odpadów.

Efektom planowanych prac polegających na konieczności budowy hangarów, remontu, przebudowy i rozbudowy istniejącej infrastruktury, będzie wprowadzenie procedur dla szkółki pilotów oraz reorganizacja wewnętrzna tankowania pojazdów obsługi naziemnej i napełniania zbiornika paliwa lotniczego.

Źródłami zagrożenia dla powierzchni ziemi na etapie eksploatacji lotniska będą przede wszystkim zanieczyszczenia z obsługi samolotów (tankowanie). W związku z powyższym rozbudowa płyty postojowej autocystern, wyposażona będzie w moduł rozładunkowo-załadunkowy, który będzie posiadał funkcje agregatu pompowego wraz z pomiarem, który będzie wykorzystywany do dystrybucji paliwa lotniczego z autocysterny zewnętrznej do zbiornika magazynującego oraz wydawanie paliwa z tego zbiornika do cystern lotniskowych, które kolejno tankować będą statki powietrzne na płycie postojowej samolotów. Moduł ten posiadać będzie szczelną wannę w celu wychwytywania potencjalnych wycieków paliwa. W skład modułu przeładunkowego wchodzić będą przewody do tankowania cystern, przyjmowania paliwa oraz przewód hermetyzacji gazowej. Zbiornik przeznaczony do przechowywania i dystrybucji benzyn Pb 95 oraz zbiorniki na olej napędowy ON, spełniać będą normy w zakresie przechowywania i dystrybucji paliwa lotniczego. Ponadto zbiorniki służące do tankowania pojazdów obsługi naziemnej i samolotów posadowione będą na szczelnej płycie. Pozwoli to na zminimalizowanie ryzyka zanieczyszczenia powietrza, gleby i wód gruntowych produktami naftowymi.

Zgodnie z koncepcją rozbudowy lotniska w Szymanach, samoloty szkoleniowe operacje lotnicze będą wykonywane jedynie w dzień, przy czym wskazano, że parametry akustyczne statków powietrznych turboodrzutowych są wyższe niż dla statków szkoleniowych.

Natomiast hałas będący wynikiem eksploatacji parkingów zasięgiem nie przekroczy wartości dopuszczalnych na granicy terenu własności inwestora. Ponadto, przy piśmie z 20.04.2020 r., znak: WIM.DO.OŚ.0115.1.7.2020, Inwestor poinformował tutejszy organ, że zamierza zrezygnować z realizacji Zadania nr 6 etap IV, tj. rozbudowa parkingów o powierzchni ok. 13,6 ha wraz z budową niezbędnej infrastruktury, który był w bliskim sąsiedztwie z zabudową wielorodzinną. Wg. nowej koncepcji realizacji parkingów najbliższa zabudowa wielorodzinna zlokalizowana będzie ok. 180 m od terenu realizacji parkingów (etap 3). Ponadto remont dróg kołowania nie spowoduje wzrostu liczby operacji startów i lądowań. Wobec powyższego, na etapie eksploatacji rozbudowa portu lotniczego, nie prognozuje się zwiększenia emisji hałasu.

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 przypadku likwidacji Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury, istniejące obiekty będą mogły być wykorzystane na inne cele, np. hangary, których konstrukcja w łatwy sposób jest demontowana. Inwestor w całości przekaże zebrane na tym etapie odpady do ich odzysku lub unieszkodliwiania. Podczas ewentualnych prac rozbiórkowych należy w jak najmniejszym 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 utwardzonych (m.in.: dróg, płyt postojowych, płyt wykorzystywanych do posadowienia zbiorników na paliwo) będą za pośrednictwem sieci kanalizacji deszczowej podczyszczane w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych odprowadzane na teren poletek rozsączających. Etapowa realizacja parkingów będzie wymagała budowy nowego systemu kanalizacji deszczowej. Realizacja hangarów będzie wiązała się z generowaniem ścieków bytowych, które odprowadzane będą w sposób dotychczasowy, za pomocą istniejącej kanalizacji sanitarnej. Planowane przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie wiąże się z generowaniem ścieków technologicznych.

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 niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego.
- PLRW2000252654279 - *Sawica od źródeł do wpływu z jez. Sasek Mały* - jest to naturalna, monitorowana część wód, o dobrym stanie i niezagrażona 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 niezagrażona 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 dochodzić będzie podczas planowanej inwestycji, mających wpływ na zmianę klimatu poprzez m.in.: emisję CO₂, NO_x (prowadzącą do formowania się ozonu w troposferze) oraz emisję cząstek stałych. Ponadto planowane do wykonania hangary nie będą wymagały ogrzewania. Emisje wynikające z realizacji inwestycji będą niewielkie i krótkotrwałe, a dodatkowo sąsiedztwo wielkoobszarowych terenów leśnych stanowić będzie naturalny filtr aerosanitarny. Przewidywane zmiany klimatu w perspektywie długoterminowej nie będą miały wpływu na inwestycję.

Teren, na którym planuje się inwestycję leży poza obszarem parków krajobrazowych, narodowych, obszarów chronionego krajobrazu, rezerwatów przyrody, użytków ekologicznych i pomników przyrody. Planowane przedsięwzięcie położone jest w granicach 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 granicach terenu przewidzianego do przekształcenia nie występują obszary wodno-błotne, które mogłyby stanowić ważne siedliska lęgowe dla ptaków związanych z terenami podmokłymi. Są to tereny głównie przekształcone antropogenicznie oraz siedliska o charakterze muraw napiaskowych. Las, który porastał teren przewidziany do realizacji inwestycji został już częściowo wycięty i planuje się dalsze jego usunięcie. Z uzyskanych wyników podczas przeprowadzonej inwentaryzacji wynika, że jedynym przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000, który utraci częściowo swój rewir będzie lerka. Lerka jest ptakiem zasiedlającym obrzeża suchych prześwietlonych borów, drzewostanów sosnowych, zręby, ugory w pobliżu terenów otwartych. Biorąc pod uwagę, że tereny położone w sąsiedztwie sprzyjają występowaniu tego gatunku o czym świadczą dane zebrane podczas badań prowadzonych na potrzeby monitoringu porealizacyjnego, w 2019 roku odnotowano 152 stanowiska tego gatunku, zmniejszenie powierzchni nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu na stan populacji tego gatunku. W związku z tym, że część terenu inwestycji obejmuje już istniejącą infrastrukturę oraz obszar bezpośrednio do niej przylegający porośnięty jedynie roślinnością trawiastą skład gatunkowy tego terenu będzie ubogi. Natomiast część znajdująca się poza terenem ogrodzonym lotniska jest już częściowo użytkowana i pełni funkcję parkingów. Pozostała część w wyniku prac przygotowawczych do realizacji inwestycji została już pozbawiona drzewostanu, a szata roślinna częściowo

uległa zniszczeniu. Pozostałe fragmenty lasu stanowią potencjalne siedliska dla zwierząt, jednak jak wynika z oględzin terenu nie stwierdzono tu wielu gatunków. Odnotowane gatunki ptaków występują pospolicie i licznie w skali kraju i regionu. W celu minimalizacji wpływu inwestycji na ornitofaunę wszelkie prace związane z przekształceniem terenu należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków. Podczas wizji terenowej zostały stwierdzone gatunki chronione, dlatego przed przystąpieniem do dalszych prac na zniszczenie m.in. stanowisk i siedlisk gatunków chronionych należy uzyskać stosowne zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. W tym celu należy złożyć odpowiednie wnioski o wydanie zezwolenia na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków dziko występujących roślin, zwierząt, grzybów zlichenizowanych objętych ochroną gatunkową. W celu uzyskania decyzji derogacyjnej na zniszczenie okazów należących do rodziny pawężnicowatych, stwierdzone okazy należy oznaczyć do gatunku.

Biorąc pod uwagę, że teren lotniska stanowi ogrodzony obszar przylegający do jednych z największych kompleksów leśnych jakim jest Puszcza Napiwodzko-Ramucka zagospodarowanie przylegającej do niego niewielkiej powierzchni pod budowę parkingów nie zaburzy szlaków migracyjnych zwierząt. W granicach terenu inwestycji nie stwierdzono dogodnych miejsc występowania płazów. Natomiast ssaki będą mogły nadal przemieszczać się pomiędzy siedliskami wykorzystując do tego celu tereny sąsiednie. Ponadto 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 korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża).

Podczas prowadzonych prac należy ograniczyć do minimum możliwość przypadkowego zabijania i niszczenia siedlisk gatunków chronionych. Wszelkie prace powinny być prowadzone zgodnie z obowiązującym prawem. Wobec czego należy pamiętać, że brak negatywnego oddziaływania stwierdzono przy założeniu, że wszelkie prace będą wykonywane zgodnie z założeniami ustawy o ochronie przyrody, która określa zakazy obowiązujące w stosunku do roślin, zwierząt oraz grzybów objętych ochroną gatunkową oraz jasno wskazuje, że wszelkie odstępstwa od wprowadzonych zakazów są możliwe jedynie po uzyskaniu zgody regionalnego dyrektora ochrony środowiska na podstawie:

- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 09 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 09 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r., poz. 2183 ze zm.),

W związku z tym, że w obrębie wykonywanych prac możliwe jest występowanie gatunków chronionych podlegających ochronie prawnej podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych w ww. rozporządzeniach oraz w ustawie o ochronie przyrody. Czynności zabronione w stosunku do chronionych gatunków zwierząt określone w art. 52 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody oraz § 6 rozp. MŚ (np. umyślne zabijanie; umyślne okaleczanie lub chwytanie; umyślne niszczenie ich jaj, postaci młodocianych lub form rozwojowych; niszczenie siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania; niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień) mogą zostać podjęte wyłącznie po uzyskaniu stosownej

decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie wydanej na podstawie art. 56 ust. 2 pkt 1 i pkt 2 (pod warunkiem spełnienia przesłanek określonych w art. 56 ust. 4 UoOP) na wykonywanie czynności podlegających zakazom, w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą i częściową. Wykonywanie czynności zabronionych bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny (art. 131 pkt 14 UoOP).

W związku ze skalą planowanych prac w zakresie ilości oraz charakteru substancji, preparatów i paliw, 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 przedsiębiorstwo do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Niemniej w celu zminimalizowania zagrożenia dla środowiska, w ramach realizacji przedsięwzięcia inwestor zadba o właściwe wykonanie hangarów oraz infrastruktury do magazynowania i przeładunku paliw zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP i ochrony przeciwpożarowej.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest około 97 km od granicy państwa i 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 o oś, 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 występują tereny leśne, w związku z czym planowana jest wycinka drzew. Przedsięwzięcie będzie realizowane poza miejscem występowania obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych. 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 niniejszej 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 z dnia 23 listopada 2012 r. - *Prawo pocztowe* albo placówce pocztowej operatora świadczącego pocztowe usługi powszechne w innym państwie

członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej albo państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

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



Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie

Agnieszka Zaborowska
p.o. Naczelnika Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują:

1. Warmia i Mazury Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno
2. Województwo Warmińsko-Mazurskie - Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego, ul. E. Plater 1, 10-562 Olsztyn
3. Nadleśnictwo Wielbark, ul. Czarnieckiego 19, 12-160 Wielbark
4. Gmina Szczytno, ul. Łomżyńska 3, 12-100 Szczytno
5. 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 17A, 15-085 Białystok
3. Wójt Gminy Szczytno, ul. Łomżyńska 3, 12-100 Szczytno

Na podstawie załącznika Nr I, części I ust. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 10000 z późn. zm.) wnioskodawca uiścił opłatę skarbową w wysokości 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 29 lipca 2020 r.

WOOŚ.420.2.2020.SCH.14

Załącznik nr 1

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z 29 lipca 2020 r., znak: WOOŚ.420.2.2020.SCH.14, o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na **remontie, przebudowie, rozbudowie istniejącej infrastruktury oraz wprowadzenie nowej zabudowy portu lotniczego w ramach projektu indywidualnego pn. Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury.**

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 2020 r., poz. 283 z późn. zm.)

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie i przebudowie infrastruktury lotniskowej Regionalnego Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury. Planowana inwestycja będzie realizowana w strefie zastrzeżonej jak i ogólnodostępnej Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach. W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się realizację następujących zadań:

Zadanie 1. Rozbudowa płyty postojowej autocystern wraz z montażem instalacji do dystrybucji i magazynowania paliwa lotniczego, która realizowana będzie we wschodniej części działki nr 463/37 w obrębie geodezyjnym Szymany. W ramach realizacji tego zadania planowana jest rozbudowa istniejącej płyty postojowej o dodatkową powierzchnię utwardzoną tj. około 860 m² (łącznie powierzchnia utwardzona po rozbudowie wynosić będzie około 1 040 m²).

Powierzchnia płyty będzie służyła do posadowienia instalacji dystrybucji paliwa lotniczego i będzie obejmowała montaż:

- modułu rozładunkowo – załadunkowego do dystrybucji paliwa lotniczego (procesy rozładunku i załadunku);
- rurociągu technologicznego do przesyłu paliwa,
- zbiornika magazynującego ustawionego na dodatkowych fundamentach o pojemności 80 m³ – parametry w zależności od producenta modułu zbiornika.

Moduł rozładunkowo – załadunkowy będzie posiadał funkcje agregatu pompowego wraz z pomiarem, który będzie wykorzystywany do dystrybucji paliwa lotniczego z autocysterny zewnętrznej do zbiornika magazynującego oraz wydawanie paliwa ze zbiornika do cystern lotniskowych, które kolejno tankować będą statki powietrzne na płycie postojowej samolotów. Moduł posiadać będzie szczelną wannę w celu wychwytywania potencjalnych wycieków paliwa. W skład modułu przeładunkowego wchodzić będą przewody do tankowania cystern, przyjmowania paliwa oraz przewód hermetyzacji gazowej. Instalacja wyposażona będzie w rurociąg technologiczny. Rurociąg technologiczny wykonany będzie z odpowiednio do tego celu przystosowanych materiałów zapewniających trwałość oraz prawidłową eksploatację w różnych warunkach atmosferycznych. Rurociąg technologiczny będzie łączył funkcje modułu rozładunkowo – załadunkowego i zbiornika magazynowego w celu przyjmowania, wydawania

oraz wymiany fazowo - gazowej między cysterną a zbiornikiem. Rurociąg technologiczny posadowiony będzie na fundamentach w celu zapewnienia prawidłowej stabilizacji i pracy. Zasadnicze wyposażenie instalacji paliwowej będzie stanowił stalowy zbiornik dwupłaszczowy, naziemny, o pojemności 80 m³ do magazynowania paliwa lotniczego JET A1.

Zadanie 2. Budowa płyty postojowej samolotów wraz z budową szczelnej płyty pod zbiorniki służące do tankowania pojazdów obsługi naziemnej i samolotów, które realizowane będzie w zachodniej części działki nr 463/37 w obrębie geodezyjnym Szymany. W ramach tego zadania zmniejszeniu ulegnie około 7 500 m² powierzchni biologicznie czynnej. Płyta betonowa będzie służyła do posadowienia maksymalnie trzech kontenerowych stacji dystrybucji paliwa klasy I - benzyna Pb95 oraz klasy III - olej napędowy ON zaopatrujące flotę naziemną lotniska, a także umieszczenia na niej dodatkowo mobilnego zbiornika na benzynę lotniczą o poj. 20 m³.

Zbiornik przeznaczony do przechowywania i dystrybucji benzyny Pb 95 będzie zbiornikiem stalowym, naziemnym, dwupłaszczowym o pojemności do 5 m³ wraz z wyposażeniem i układem pompowo załadunkowo - rozładunkowym do tankowania pojazdów obsługi naziemnej. Planowany do montażu zbiornik będzie spełniał wymogi zabezpieczeń przeciwpożarowych oraz ochrony środowiska, tj. na zbiornik wewnętrzny założony jest zbiornik zewnętrzny z zachowywaniem odpowiedniej przestrzeni międzypłaszczowej, umożliwiającej podłączenie sygnalizacji przecieku.

Zbiorniki przeznaczone do przechowywania paliw płynnych klasy III, do których zalicza się olej napędowy ON zbudowane będą na bazie dwupłaszczowych naziemnych zbiorników, które wyposażone będą w system dozujący oraz system monitoringu. Przewiduje się stacje z dwóch naziemnych termoplastycznych zbiorników stacjonarnych o pojemności 5 m³ każdy oraz odmierzacza paliwa. Stacja poddawana będzie przeglądowi zgodnie z dokumentacją techniczną i kartą gwarancyjną. Dla urządzeń przeznaczonych do magazynowania i dystrybucji produktów naftowych klasy III nie ustala się stref zagrożenia wybuchem.

Budowa płyty dotyczyć będzie również przebudowy istniejącej sieci oświetlenia zewnętrznego oraz rozbudowy sieci kanalizacji deszczowej na długości około 250 m w celu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych, a także ewentualnych wycieków podczas tankowania pojazdów, które przed odprowadzeniem do ostatecznego odbiornika ziemi zostaną podczyszczone w separatorze, aby uzyskać odpowiednie parametry odprowadzenia do poletka rozsączającego.

Zadanie 3. Budowa sześciu hangarów wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, które realizowane będą w zachodniej części działki nr 463/37 w obrębie geodezyjnym Szymany. Budowę obiektów zaplanowano w sąsiedztwie płyty postojowej przewidzianej do remontu. Hangary służyć będą do garażowania statków powietrznych kodu A i B, wykorzystanych m.in. na potrzeby szkółki lotniczej. W celu wykonania sześciu hangarów będzie istniało zapotrzebowanie na powierzchnię około 4 800 m².

Zadanie 4. Remont dróg kołowania oraz płyt postojowych wraz z budową i rozbudową niezbędnej infrastruktury technicznej, realizowane będzie w zachodniej części działki nr 463/37, obręb Szymany. Remont będzie polegał na rozkruszeniu istniejącej nawierzchni utwardzonej z przeznaczeniem jej jako kruszywo łamane na podbudowę nowej nawierzchni i nałożenie na tą warstwę odpowiednich mieszanek i kolejnych warstw w celu doprowadzania do uzyskania nowej nawierzchni utwardzonej z odpowiednim wyprofilowaniem, odwodnieniem oraz z oświetleniem.

Zadanie 5. Przebudowa drogi serwisowej, realizowana będzie w zachodniej części działki 463/37 w obrębie geodezyjnym Szymany. W ramach inwestycji planowane jest utwardzenie asfaltem betonowym drogi o nawierzchni żwirowej o długości około 700 m i szerokości około 3 m wraz z dwoma mijankami, które poszerzą pas jezdny do około 7 m. Planowana przebudowa zmniejszy powierzchnie biologicznie czynne na obszarze około 3 000 m². Orowadzanie wód opadowych i roztopowych będzie odbywało się powierzchniowo na tereny biologicznie czynne.

Zadanie 6. Rozbudowa parkingów wraz z budową niezbędnej infrastruktury, realizowana będzie na terenie działek nr 463/37, 463/41, 463/43, 463/48 oraz 463/42 obręb Szymany. W ramach tego zadania pierwotnie wyodrębniono 4 etapy, ostatecznie inwestycja będzie dotyczyła realizacji 3 etapów w strefie ogólnodostępnej Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury o następujących parametrach:

- etap I powierzchnia około 1,1 ha;
- etap II powierzchnia około 3 ha;
- etap III powierzchnia około 3,3 ha.

W ramach budowy parkingów przewiduje się wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej obejmującej: oświetlenie, system parkingowy oraz kanalizację deszczową wykonaną na obszarze i długościach uzależnionych od rzędnych terenu. Zostanie utworzona sieć chodników służących przemieszczeniu się pasażerów i użytkowników lotniska. Wody opadowe z powierzchni utwardzonej I etapu budowy parkingu będą odprowadzone do istniejącego poletka rozsączającego, natomiast przy kolejnych rozbudowach przewiduje się budowę nowych systemów zagospodarowania wód opadowych i roztopowych z wykorzystaniem niezbędnej ilości poletek rozsączających w celu bezpiecznego dla środowiska odprowadzania oczyszczonych ścieków z powierzchni utwardzonych. Infrastruktura będzie odpowiednio wydzielana krawężnikami betonowymi i zaprojektowanymi terenami zielonymi – trawnikami.

Efektom planowanych prac polegających na konieczności budowy hangarów, remontu, przebudowy i rozbudowy istniejącej infrastruktury, będzie wprowadzenie procedur dla szkółki pilotów oraz reorganizacja wewnętrzna tankowania pojazdów obsługi naziemnej i napełniania zbiornika paliwa lotniczego.

Do budowy płyty postojowej autocystern w celu montażu zbiornika na paliwo, będzie istniało zapotrzebowanie na mieszankę betonu, kruszywo na podbudowę, geomembranę oraz konstrukcje stalowe. Na budowę szczelnej płyty postojowej samolotów oraz szczelnej płyty na zbiorniki do dystrybucji paliw do samochodów obsługi naziemnej i samolotów, będzie istniało zapotrzebowanie głównie na beton cementowy i asfalt betonowy. Budowa hangarów będzie wykonywana z gotowych elementów konstrukcji stalowych oraz płyt warstwowych, przyjmując masę 1-go hangaru około 56 Mg, zapotrzebowanie na konstrukcję wraz z płytami warstwowymi będzie wynosiło około 336 Mg. W ramach realizacji tego zadania będzie dodatkowo istniało zapotrzebowanie na przewody elektryczne oraz oświetleniowe. Do remontu dróg kołowania wykorzystane będzie kruszywo łamane wykonane z istniejącej nawierzchni, ponadto będzie istniało zapotrzebowanie na beton asfaltowy i warstwy mrozoochronne. Budowa drogi serwisowej będzie wiązała się z zapotrzebowaniem na tłuczeń stabilizowany mechanicznie, kruszywo naturalne oraz warstwy asfaltowe. Etapowa realizacja parkingów będzie związana z zapotrzebowaniem na kostkę betonową w łącznej ilości około 100 tys. m² oraz tożsamą ilość powierzchni betonowych wraz z materiałem na podbudowę.

Rozbudowa i przebudowa infrastruktury lotniskowej Regionalnego Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury wiązać się będzie z krótkoterminowym, chwilowym oddziaływaniem w postaci emisji hałasu i substancji do powietrza, związanym z pracą pojazdów i urządzeń budowlanych. Oddziaływania te ograniczać się będą do godzin dziennych i ustaną w momencie zakończenia prac. Remont dróg kołowania i płyt postojowych nie spowoduje wzrostu liczby operacji startów i lądowań. Wobec powyższego, na etapie eksploatacji rozbudowanego portu lotniczego, nie prognozuje się zwiększonych emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu.

Wody opadowe i roztopowe z terenów utwardzonych (m.in.: dróg, płyt postojowych, płyt wykorzystywanych do posadowienia zbiorników na paliwo) będą za pośrednictwem sieci kanalizacji deszczowej podczyszczane w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych i odprowadzane na teren poletek rozsączających. Etapowa realizacja parkingów będzie wymagała budowy nowego systemu kanalizacji deszczowej. Realizacja hangarów będzie wiązała się

z generowaniem ścieków bytowych, które odprowadzane będą w sposób dotychczasowy, za pomocą istniejącej kanalizacji sanitarnej. Planowane przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie wiąże się z generowaniem ścieków technologicznych.

Teren, na którym planuje się inwestycję leży poza obszarem parków krajobrazowych, narodowych, obszarów chronionego krajobrazu, rezerwatów przyrody, użytków ekologicznych i pomników przyrody. Planowane przedsięwzięcie położone jest w granicach 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 granicach terenu przewidzianego do przekształcenia nie występują obszary wodno-błotne, które mogłyby stanowić ważne siedliska lęgowe dla ptaków związanych z terenami podmokłymi. Są to tereny głównie przekształcone antropogenicznie oraz siedliska o charakterze muraw napiaskowych. Las, który porastał teren przewidziany do realizacji inwestycji został już częściowo wycięty i planuje się dalsze jego usunięcie. Z uzyskanych wyników podczas przeprowadzonej inwentaryzacji wynika, że jedynym przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000, który utraci częściowo swój rewir będzie lerka. Lerka jest ptakiem zasiedlającym obrzeża suchych prześwietlonych borów, drzewostanów sosnowych, zręby, ugory w pobliżu terenów otwartych. Biorąc pod uwagę, że tereny położone w sąsiedztwie sprzyjają występowaniu tego gatunku o czym świadczą dane zebrane podczas badań prowadzonych na potrzeby monitoringu porealizacyjnego, w 2019 roku odnotowano 152 stanowiska tego gatunku, zmniejszenie powierzchni nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu na stan populacji tego gatunku. W związku z tym, że część terenu inwestycji obejmuje już istniejącą infrastrukturę oraz obszar bezpośrednio do niej przylegający porośnięty jedynie roślinnością trawiastą skład gatunkowy tego terenu będzie ubogi. Natomiast część znajdująca się poza terenem ogrodzonym lotniska jest już częściowo użytkowana i pełni funkcję parkingów. Pozostała część w wyniku prac przygotowawczych do realizacji inwestycji została już pozbawiona drzewostanu, a szata roślinna częściowo uległa zniszczeniu. Pozostałe fragmenty lasu stanowią potencjalne siedliska dla zwierząt, jednak jak wynika z oględzin terenu nie stwierdzono tu wielu gatunków. Odnotowane gatunki ptaków występują pospolicie i licznie w skali kraju i regionu. W celu minimalizacji wpływu inwestycji na ornitofaunę wszelkie prace związane z przekształceniem terenu należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków. Podczas wizji terenowej zostały stwierdzone gatunki chronione, dlatego przed przystąpieniem do dalszych prac na zniszczenie m.in. stanowisk i siedlisk gatunków chronionych należy uzyskać stosowne zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. W tym celu należy złożyć odpowiednie wnioski o wydanie zezwolenia na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków dziko występujących roślin, zwierząt, grzybów zlichenizowanych objętych ochroną gatunkową. W celu uzyskania decyzji derogacyjnej na zniszczenie okazów należących do rodziny pawężnicowatych, stwierdzone okazy należy oznaczyć do gatunku.



Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie
Agnieszka Zaborowska
p.o. Naczelnika Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko