

DECYZJA*o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia*

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80 ust. 1, art. 82, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1, 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 (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 256 ze zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 43 oraz § 3 ust. 1 pkt 17, pkt 35 lit. b, pkt 37 lit. b, pkt 78, pkt 54 lit. a, pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora - Warmia i Mazury Sp. z o. o., Szymany 150, 12-100 Szcztytno, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: ***Budowie hali MRO-CRSP wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach inwestycji FLIGHT ECO CENTER – CENTRUM RECYKLINGU STATKÓW POWIETRZNYCH na terenie Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury na działkach nr 463/37, 463/40, 463/54, 463/58, 463/60, 464/7, 3883/1 i 3883/3, obręb 0028 Szymany, gm. Szymany, pow. szczycieński, woj. warmińsko-warmińskie***

po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko**Ustalam*****środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia:*****I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na prowadzeniu działalności związanej z demontażem oraz obsługą statków powietrznych. Inwestycja realizowana będzie na działkach o nr ewid. 463/37, 463/40, 463/54, 463/58, 463/60, 464/7, 3883/1, 3883/3 obręb Szymany, gmina Szymany, powiat szczycieński, województwo warmińsko-mazurskie. Powierzchnia terenu zajęta pod planowaną inwestycję będzie wynosić ok. 8,7 ha.

W ramach przedsięwzięcia planuje się budowę:

- hali demontażu/ obsługi technicznej statków powietrznych (MRO-CRSP) o powierzchni zabudowy ok. 15 000 m²;
- stanowiska testowania silników zlokalizowanego w południowej części projektowanej płyty przed hangarowej lub w obrębie projektowanej drogi kołowania w przypadku mniejszej ilości wykonywanych operacji lotniczych, wyposażonego w falochron (pochłaniacz hałasu);
- stanowiska lakierniczego zlokalizowanego w projektowanej hali MRO-CRSP w jej południowej części, na którym wykonywane będą naprawy/ uzupełnienia powłok lakierniczych, bądź odświeżane będą całe elementy poszyc statków powietrznych;
- kotłowni olejowej o mocy 600 kW wraz z posadowieniem trzech podziemnych zbiorników na olej opałowy o pojemności ok. 50 m³ każdy wraz z dodatkowym zbiornikiem o pojemności ok. 1 m³ wewnątrz projektowanej kotłowni;

- naziemnego lub podziemnego zbiornika o pojemności ok. 5 m³ do magazynowania paliwa lotniczego usuniętego z samolotów przeznaczonych do demontażu;
- stacji transformatorowej 15/0,4 kV wyposażonej w transformator suchy o mocy 800 kVA;
- kontenerowego agregatu prądotwórczego o mocy 800 kVA (640 kW);
- naziemnego lub podziemnego zbiornika o pojemności ok. 3 m³ do magazynowania oleju napędowego do agregatu;
- zbiornika ppoż. lub zespołu zbiorników o pojemności ok. 150 m³;
- zbiornika retencyjno-rozsączającego wód opadowych o pojemności ok. 3600 m³,
- drogi kołowania wraz z płytą postojową (przedhangarową),
- infrastruktury technicznej, w tym sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, instalacji elektroenergetycznej i teletechnicznej wraz z oświetleniem płyty postojowej, drogi kołowania i oświetleniem nawigacyjnym.

Przewiduje się, że w pierwszych latach funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia demontowane będą 4 samoloty rocznie, natomiast w późniejszym okresie docelowo demontowanych będzie 8–10 statków powietrznych rocznie. W ramach demontażu statków powietrznych przewiduje się przyjęcie odpadów o kodzie 16 01 04* –zużyte lub nie nadające się do użytkowania pojazdy o łącznej masie nieprzekraczającej 1 457 Mg/rok. Natomiast w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych przewiduje się obsługę 20 statków powietrznych rocznie. W miarę wzrostu zapotrzebowania na przedmiotowe usługi, w kolejnych latach liczba obsługiwanych statków powietrznych może ulec zwiększeniu.

II. Warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. Prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn budowlanych, prawidłowo eksploatowanych i konserwowanych;
2. Przed przystąpieniem do robót budowlanych uzyskać zezwolenie na wykonanie czynności zabronionych wobec gatunków roślin objętych ochroną częściową, tj. na zniszczenie pojedynczych, rozproszonych stanowisk kocanki piaskowej i goździka kropkowanego;
3. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach 6.00-22.00;
4. Zaplecze budowy wyposażyć w środki do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń. W przypadku ich awaryjnego wycieku zanieczyszczenia niezwłocznie usunąć, a zużyte środki do neutralizacji substancji ropopochodnych przekazać uprawnionemu odbiorcy do unieszkodliwienia;
5. Miejsca postojowe maszyn i urządzeń zlokalizować na obszarze zaplecza budowy na utwardzonym podłożu;
6. Tankowanie oraz naprawę sprzętu i maszyn budowlanych prowadzić poza terenem planowanego przedsięwzięcia;
7. Ścieki bytowe z terenu budowy gromadzić w szczelnych, bezodpływowych zbiornikach (przenośnych sanitariatach), systematycznie opróżnianych przez specjalistyczne podmioty. Nie dopuszczać do przepełnienia ww. zbiorników;

8. Masy ziemne powstałe w wyniku prac budowlanych gromadzić w wyznaczonym do tego celu miejscu, w sposób uniemożliwiający ich zanieczyszczenie. Po zakończeniu robót masy ziemne zagospodarować na terenie inwestycji;
9. Odpady inne niż niebezpieczne powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia magazynować selektywnie w pojemnikach, kontenerach lub luzem w wyznaczonych miejscach, zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych. Natomiast odpady niebezpieczne magazynować selektywnie w szczelnych, zamkniętych kontenerach zabezpieczonych przed wpływem opadów atmosferycznych oraz dostępem osób postronnych, usytuowanych w wyznaczonych miejscach. Następnie wszystkie ww. odpady przekazać do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionym do tego podmiotom zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami;
10. Zapotrzebowanie na wodę w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia realizować z gminnego wodociągu na podstawie umowy z gestorem sieci;
11. Ścieki bytowe odprowadzać do gminnej sieci kanalizacji sanitarnej;
12. Ścieki przemysłowe przed odprowadzeniem do gminnej sieci kanalizacji sanitarnej podczyszczać w urządzeniach podczyszczających (np. separatorach substancji ropopochodnych);
13. Wody opadowe i roztopowe z terenu przedsięwzięcia zbierać projektowanym systemem kanalizacji deszczowej i odprowadzać po podczyszczeniu w separatorze i osadniku do projektowanego podziemnego zbiornika retencyjno-rozsączającego, wykonanego z wykorzystaniem skrzynek lub komór rozsączających;
14. Przetwarzać odpady o kodach 16 01 04* o łącznej masie nie przekraczającej 1 457 Mg/rok;
15. Usuwanie paliw i płynów eksploatacyjnych ze statków powietrznych prowadzić w wydzielonej części projektowanej płyty przedhangarowej;
16. Napełnianie zbiorników do magazynowania oleju opałowego, napędowego oraz paliwa lotniczego prowadzić w sposób zhermetyzowany; Oleje silnikowe, płyny hydrauliczne i inne substancje chemiczne, pochodzące ze statków powietrznych, usuwać przy pomocy specjalnych pomp do cieczy niepalnych, a następnie magazynować w szczelnych dedykowanych pojemnikach na odpady chemiczne;
17. Usunięte paliwo i substancje chemiczne magazynować w szczelnych zbiornikach o pojemności od 1 m³ do 10 m³ (w zależności od wielkości statków powietrznych). Wypełnione zbiorniki niezwłocznie przekazywać uprawnionym podmiotom lub tymczasowo magazynować pod wiatą na utwardzonym, szczelnym podłożu do czasu odbioru przez uprawnione podmioty. Dopuszcza się również magazynowanie paliwa w podziemnym lub naziemnym zbiorniku o pojemności ok. 5 m³;
18. Teren przedsięwzięcia wyposażać w środki do usuwania ewentualnych wycieków. W przypadku ich awaryjnego wycieku zanieczyszczenia niezwłocznie usunąć, a zużyte środki do neutralizacji substancji ropopochodnych przekazać uprawnionemu odbiorcy do unieszkodliwienia;
19. Części zamienne wymontowane z demontowanych samolotów magazynować w magazynach zlokalizowanych w projektowanej hali demontażu/ obsługi statków powietrznych (MRO-CRSP) w jej trzykondygnacyjnej części, na paletach lub regałach magazynowych. Natomiast części wielkogabarytowe magazynować wewnątrz hali w dwóch magazynach części wielkogabarytowych na betonowej posadzce wykończonej żywicą;
20. Odpady niebezpieczne powstające podczas demontażu statków powietrznych oraz obsługi magazynować wewnątrz hali demontażu/obsługi statków powietrznych (MRO-CRSP) oraz w ogrodzonej wiacie zlokalizowanej przy projektowanej hali w szczelnych pojemnikach, kontenerach lub zbiornikach zabezpieczonych przed działaniem czynników atmosferycznych, usytuowanych na utwardzonym, szczelnym podłożu, a następnie przekazać do zagospodarowania innym podmiotom, zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami;
21. Odpady inne niż niebezpieczne powstające podczas demontażu statków powietrznych oraz obsługi technicznej magazynować na terenie przedsięwzięcia z wykorzystaniem kontenerów, pojemników, big bagów,

regałów, zbiorników lub worków, dopuszcza się magazynowanie odpadów w pryzmach lub stosach, a następnie przekazać do zagospodarowania innym podmiotom, zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami;

22. Projektowane zbiorniki do magazynowania oleju opałowego, napędowego oraz paliwa lotniczego wykonać jako dwupłaszczowe, co zapobiegać będzie przedostawaniu się substancji do środowiska.

III. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26, 27 i 29

W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. Budowę hali demontażu/obsługi technicznej statków powietrznych (MRO-CRSP) o powierzchni zabudowy do 15 000 m², wyposażonej w niezbędne instalacje wewnętrzne i przyłącza: sanitarne, elektryczne, oświetleniowe, teletechniczne i wentylacyjne;
2. Halę wraz z infrastrukturą towarzyszącą zlokalizować w sąsiedztwie terminala pasażerskiego oraz istniejącej stacji transformatorowej – ST Terminal, która zasilac będzie nową stację trafo;
3. Wykonanie wzdłuż elewacji frontowej płyty postoju statków powietrznych oraz nowej drogi kołowania, która będzie łączyła halę z istniejącą drogą startową;
4. Budowę stacji transformatorowej 15/0,4 kV wyposażonej w transformator suchy o mocy 800 kVA;
5. Budowę kotłowni olejowej o powierzchni zabudowy ok. 330 m², w której zamontowane zostaną 2 kotły olejowe o sumarycznej mocy ok. 600 kW;
6. Posadowienie 3 podziemnych zbiorników dwupłaszczowych o pojemności do 50 m³ każdy, do magazynowania oleju opałowego, wykorzystywanego na potrzeby projektowanej kotłowni oraz dodatkowego zbiornika o pojemności do 1 m³ wewnątrz projektowanej kotłowni;
7. Posadowienie naziemnego lub podziemnego zbiornika o pojemności do 5 m³ do magazynowania paliwa lotniczego usuniętego z samolotów przeznaczonych do demontażu;
8. Wykonanie kontenerowego agregatu prądotwórczego o mocy 800 kVA (640 kW) oraz naziemnego lub podziemnego zbiornika o pojemności do 3 m³ do magazynowania oleju napędowego do agregatu;
9. Wykonanie zbiornika ppoż. lub zespołu zbiorników o pojemności min. 150 m³ oraz zbiornika retencyjno-rozsączającego wód opadowych o pojemności min. 3600 m³;
10. Wykonanie drogi kołowania wraz z płytą postojową (przedhangarową) o szczelnej, betonowej nawierzchni;
11. Wykonanie infrastruktury towarzyszącej tj. sieci wodociągowej, kanalizację sanitarną, kanalizację deszczową, instalacje elektroenergetyczne i teletechniczne, oświetlenie płyty postojowej, drogi kołowania i oświetlenie nawigacyjne.

IV. wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska,

Nie dotyczy

V. wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko,

Nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 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.

VI. gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW;
Nie dotyczy

VII. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 04.11.2024 r., na wniosek Inwestora - Warmia i Mazury Sp. z o. o., Szymany 150, 12-100 Szczytno, reprezentowanego przez Panią Justynę Gastolek, EkoKoncept s.c., zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na ***Budowie hali MRO-CRSP wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach inwestycji FLIGHT ECO CENTER – CENTRUM RECYKLINGU STATKÓW POWIETRZNYCH na terenie Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury na działkach nr 463/37, 463/40, 463/54, 463/58, 463/60, 464/7, 3883/1 i 3883/3 obręb 0028 Szymany, gm. Szymany, pow. szczycieński, woj. warmińsko-mazurski po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.***

Do wniosku inwestor załączył: raport o oddziaływaniu na środowisko inwestycji wraz z jego zapisem w formie elektronicznej na informatycznym nośniku danych (4 płyty CD), poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującą obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu, mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej, wypis z rejestru gruntów, pełnomocnictwo – forma papierowa i na płycie CD, potwierdzenie dokonania opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz za pełnomocnictwo.

Inwestor zakwalifikował przedsięwzięcie zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 43 oraz § 3 ust. 1 pkt 17, pkt 35 lit. b, pkt 37 lit. b, pkt 78, pkt 54 lit. a rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839).

Pismem z dnia 08.11.2024r. Inwestor dokonał uzupełnienia wniosku poprzez dodanie kwalifikacji wymienionej w § 3 ust. 1 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839).

Zgodnie z art. 71 ust 2 pkt 2 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 (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112) – „uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oraz potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”, do wydania której organem właściwym w myśl art. 75 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy jest wójt, burmistrz lub prezydent miasta – w przedmiotowej sprawie Wójt Gminy Szczytno.

W ramach prowadzonego postępowania administracyjnego, organ prowadzący postępowanie ustalił, że działki nr 463/60, 463/54, 463/58 obręb 0028 Szymany, na których planowana jest inwestycja objęte są ustaleniami Planu zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z Uchwałą Nr V/43/2019 Rady Gminy Szczytno z dnia 28 lutego 2019r. (Dz. Urz. Woj. Warmińsko – Mazurskiego z dnia 18 kwietnia 2019r., poz. 2165) tereny objęte inwestycją stanowią głównie tereny zabudowy przemysłowo – usługowej oraz dróg publicznych klasy lokalnej i dojazdowej. Pozostałe działki objęte planowanym przedsięwzięciem nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Działając na podstawie art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572 ze zm.), oraz art. 73 ust. 1 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 (t. j. Dz. U. z 2024r., poz. 1112 ze zm.), Wójt Gminy Szczytno zawiadomił strony postępowania o wszczęciu na wniosek Inwestora – Warmia i Mazury Sp. z o. o. postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na ***Budowie hali MRO-CRSP wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach inwestycji FLIGHT ECO CENTER – CENTRUM RECYKLINGU STATKÓW POWIETRZNYCH na terenie Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury na działkach nr 463/37, 463/40, 463/54, 463/58, 463/60, 464/7, 3883/1 i 3883/3 obręb 0028 Szymany, gm. Szymany, pow. szczycieński, woj. warmińsko-mazurskie.***

Organ właściwy przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia i zasięga opinii właściwych organów.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia są to: Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (art. 77 ust. 1 pkt 1, ust. 2 ustawy OOS), Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczytnie (art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy OOS) i organ właściwy do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, tj. PGW Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Ostrołęce (art. 77 ust. 1 pkt 4, ust. 2 ustawy OOS).

Zatem, mając na uwadze powyższe, Wójt Gminy Szczytno, pismem z dnia 18.11.2024r. wystąpił o stosowne uzgodnienia i opinie do ww. organów.

Zawiadomieniem z dnia 26.11.2024r., PGW Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Ostrołęce, przekazał wniosek o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do PGW Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku.

Postanowieniem z dnia 24.12.2024r., znak ZNS.9011.5.6.2024, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczytnie zawiadomił Wójta Gminy Szczytno o przedłużeniu terminu wydania opinii do dnia 20.01.2025r.

Pismem z dnia 19.12.2024r., znak: WOOŚ.4221.95.2024.MG.1 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie zawiadomił organ prowadzący postępowanie, że ze względu na trwającą analizę dokumentacji, zajęcie stanowiska przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie w przedmiotowej sprawie nastąpi w terminie do 31 stycznia 2025 r.

Wezwaniem z dnia 30.12.2024r., znak: B.RZŚ.4900.64.2024, PGW Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Białymstoku, wezwały Wójta Gminy Szczytno do dokonania wyjaśnień i uzupełnienia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zatem mając na uwadze powyższe, Wójt Gminy Szczytno, w dniu 07.01.2025r., wystosował wezwanie do Inwestora.

W nawiązaniu do ww. wezwania w dniu 28.01.2025r., Inwestor przedłożył uzupełnienie Raportu do organu prowadzącego postępowanie, które Wójt Gminy Szczytno przekazał do organów uzgadniających.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, w opinii z dnia 20.01.2025 r., znak: ZNS.9022.5.6.2024 (data wpływu to tutejszego Urzędu 20.01.2025 r.), wyraził pozytywną opinię w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych w sprawie realizacji inwestycji polegającej **Budowie hali MRO-CRSP wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach inwestycji FLIGHT ECO CENTER – CENTRUM RECYKLINGU STATKÓW POWIETRZNYCH na terenie Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury na działkach 463/37, 463/40, 463/54, 463/58, 463/60, 464/7, 3883/1, 3883/3, obręb 0028 Szymany, gm. Szczytno, powiat szczycieński, województwo warmińsko – mazurskie.**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie w postanowieniu z dnia 31.01.2025 r., znak: WOOŚ.4221.95.2024.MG.2 uzgodnił realizację przedsięwzięcia nie stwierdzając jednocześnie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 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.

Postanowieniem z dnia 19.02.2025r., znak: B.RZŚ.4900.64.2024, Dyrektor PGW Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku, uzgodnił realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie hali MRO-CRSP wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach inwestycji FLIGHT ECO CENTER – CENTRUM RECYKLINGU STATKÓW POWIETRZNYCH na terenie Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury na działkach 463/37, 463/40, 463/54, 463/58, 463/60, 464/7, 3883/1, 3883/3, obręb 0028 Szymany, gm. Szczytno, powiat szczycieński, województwo warmińsko-mazurskie wskazując jednocześnie konieczne do podjęcia przez Inwestora działania na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczytnie pismem z dnia 05.03.2025r. podtrzymał stanowisko zawarte w opinii sanitarnej znak: ZNS.9022.5.6.2024, z dnia 20.01.2025r.

Działając na podstawie art. 33 ust. 1 i art. 79 ust. 1 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 (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112) Wójt Gminy Szczytno zawiadomił o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Organ prowadzący postępowanie poinformował, że uwagi i wnioski dotyczące planowanego przedsięwzięcia można kierować w formie pisemnej i ustnej do protokołu, a także za pomocą środków komunikacji elektronicznej w terminie 30 dni od dnia podania niniejszej informacji do publicznej wiadomości.

W wyznaczonym przez organ terminie, w ramach toczącego się postępowania z udziałem społeczeństwa, nie wniesiono uwag, wniosków i zastrzeżeń w sprawie.

Zawiadomieniem z dnia 04.04.2025r., Wójt Gminy Szczytno, poinformował strony postępowania, że zostały zebrane wszystkie wystarczające materiały dowodowe przed wydaniem decyzji administracyjnej w prowadzonym na wniosek Inwestora - Warmia i Mazury Sp. z o. o., postępowaniu administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na **Budowie hali MRO-CRSP wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach inwestycji FLIGHT ECO CENTER – CENTRUM RECYKLINGU STATKÓW POWIETRZNYCH na terenie Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury na działkach 463/37, 463/40, 463/54, 463/58, 463/60, 464/7, 3883/1, 3883/3, obręb 0028 Szymany, gm. Szczytno, powiat szczycieński, województwo warmińsko – mazurskie**, a także o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym oraz wniesieniem swoich uwag i wniosków, co do zebranych przez organ materiałów w przedmiotowej sprawie, w terminie 14 dni od daty doręczenia zawiadomienia. Do organu prowadzącego postępowanie, nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski dotyczące realizacji danego przedsięwzięcia.

W oparciu o uzyskane w trybie art. 77 ust. 1 ustawy OÖS uzgodnienia (wiązące organ) i opinie, na podstawie analizy przedstawionej w Raporcie określone zostały oddziaływania, a także potencjalne zagrożenia związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia. Zdefiniowane zostały również warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zapewniające ochronę środowiska.

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z raportem oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 63 ust. 1 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 (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112) stwierdzono co następuje:

Planowana inwestycja, polegająca na demontażu statków powietrznych wycofanych z eksploatacji, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 43 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, z późn. zm.), kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, tj. miejsca przetwarzania pojazdów inne niż wymienione w pkt 42 oraz miejsca przetwarzania statków wycofanych z eksploatacji. Ponadto inwestycja kwalifikuje się do § 3 ust. 1 pkt 17, pkt 35 lit. b, pkt 37 lit. b, pkt 78, pkt 54 lit. a, pkt 14 ww. rozporządzenia, w związku z planowaną obsługą techniczną statków powietrznych wraz z ich ewentualną naprawą, montażem podziemnych zbiorników na olej opałowy o pojemności do 50 m³ każdy, budową naziemnego lub podziemnego zbiornika na olej napędowy o pojemności do 3 m³, wykonaniem stanowiska testowania silników, turbin lub reaktorów oraz zabudową przemysłową o powierzchni nie mniejszej niż 0,5 ha, jak również powierzchniową obróbką substancji, przedmiotów lub produktów z zastosowaniem rozpuszczalników organicznych.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę hali demontażu statków powietrznych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą. Inwestycja ta planowana jest na terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury i obejmować będzie częściowo następujące działki: 463/37, 463/40, 463/54, 463/58, 463/60, 464/7, 3883/1, 3883/3 obręb 0028 Szymany, gm. Szczytno, powiat szczycieński, województwo warmińsko-mazurskie.

Powierzchnia terenu zajmowana przez planowane przedsięwzięcie na ww. działkach będzie wynosić ok. 8,7 ha. Będą to głównie tereny oznaczone symbolem Ti – inne tereny komunikacyjne oraz Tr – tereny różne. Teren planowanego przedsięwzięcia w niewielkim fragmencie (w części położonej poza obszarem Portu Lotniczego) objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przyjętego uchwałą Nr V/43/2019 Rady Gminy Szczytno z dnia 28 lutego 2019 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w części obrębu geodezyjnego Szymany, Gmina Szczytno (Dz. U. Woj. Warm.-Maz. z 2019 r. poz. 2165). Przedmiotowym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego objęte są następujące działki planowanego przedsięwzięcia:

- dz. nr 463/60 – tereny zabudowy przemysłowo-usługowej 1PU,
- dz. nr 463/54 – tereny dróg publicznych klasy lokalnej 2KDL(25),
- dz. nr 463/58 – tereny dróg publicznych klasy dojazdowej 2KDD(15).

W obrębie tych działek planuje się budowę głównie infrastruktury technicznej (m.in. przyłączy).

Obszar planowanej inwestycji obejmuje zarówno zbiorowiska roślinności ruderalnej, jak również mezofilne murawy występujące w mozaice ze zbiorowiskami łąkowymi. Ponadto niewielką część zajmuje istniejąca już zabudowa i infrastruktura lotniska, droga gruntowa oraz poręba. Na terenie przedsięwzięcia nie występują drzewa i krzewy. Najbliższe otoczenie terenu inwestycji obejmuje również wspomniane wyżej siedliska oraz, od strony wschodniej, bór sosnowy. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ok. 530 m, 690 m i 750 m na wschód od miejsca realizacji inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie będzie związane z prowadzeniem działalności związanej z demontażem oraz obsługą techniczną statków powietrznych. W tym celu planuje się budowę:

- hali demontażu/obsługi technicznej statków powietrznych (MRO-CRSP),
- kotłowni olejowej o mocy 600 kW wraz z posadowieniem 3 podziemnych zbiorników na olej opałowy o pojemności do 50 m³ każdy wraz z dodatkowym zbiornikiem o pojemności do 1 m³ wewnątrz projektowanej kotłowni,
- naziemnego lub podziemnego zbiornika o pojemności do 5 m³ do magazynowania paliwa lotniczego usuniętego z samolotów przeznaczonych do demontażu,
- stacji transformatorowej 15/0,4 kV wyposażonej w transformator suchy o mocy 800 kVA,
- kontenerowego agregatu prądotwórczego o mocy 800 kVA (640 kW),
- naziemnego lub podziemnego zbiornika o pojemności do 3 m³ do magazynowania oleju napędowego do agregatu,
- zbiornika ppoż. lub zespołu zbiorników o poj. min. 150 m³,
- zbiornika retencyjno-rozsączającego wód opadowych o poj. min. 3600 m³,
- drogi kołowania wraz z płytą postojową (przedhangarową),
- infrastruktury technicznej, w tym sieci wodociągowej, kanalizację sanitarną, kanalizację deszczową, instalacje elektroenergetyczne i teletechniczne wraz z oświetleniem płyty postojowej, drogi kołowania i oświetleniem nawigacyjnym.

Projektowana hala będzie obiektem wolnostojącym, niepodpiwniczonym, o powierzchni zabudowy do 15 000 m², gdzie odbywać się będzie rozbiórka i odzysk części samolotowych oraz obsługa techniczna statków powietrznych. Obiekt będzie stanowiła jednokondygnacyjna hala, która tylko w tylnej części będzie posiadała wydzieloną trzykondygnacyjną kubaturę, gdzie będą się mieściły warsztaty, magazyny, pomieszczenia socjalne, biura i sale szkoleniowe. Hala zostanie wyposażona w niezbędne instalacje wewnętrzne i przyłącza: sanitarne, elektryczne, oświetleniowe i teletechniczne oraz będzie wyposażona w niezbędne urządzenia wentylacyjne. Wzdłuż elewacji frontowej skierowanej w kierunku północno-zachodnim przewiduje się wykonanie płyty postoju statków powietrznych oraz nowej drogi kołowania, która będzie łączyła halę z istniejącą drogą startową, natomiast wokół pozostałych elewacji projektuje się plac manewrowy.

W zakresie energii grzewczej przewiduje się wykonanie nowej kotłowni olejowej jako źródła szczytowego na potrzeby ogrzewania pomieszczeń pomocniczych, biurowych i ciepłej wody użytkowej. Projektowana kotłownia będzie obiektem wolnostojącym, niepodpiwniczonym, jednokondygnacyjnym, o powierzchni zabudowy ok. 330 m². W kotłowni przewiduje się montaż 2 kotłów olejowych o sumarycznej mocy ok. 600 kW. W ramach inwestycji projektuje się posadowienie 3 podziemnych zbiorników dwupłaszczowych o pojemności do 50 m³ każdy, do magazynowania oleju opałowego, który wykorzystywany będzie na potrzeby projektowanej kotłowni. Projektowane zbiorniki będą zabezpieczone antykorozyjnie oraz wyposażone zostaną w monitoring szczelności. Zbiorniki posadowione zostaną na głębokości ok. 3 m poniżej poziomu terenu. Natomiast rurociągi technologiczne będą usytuowane na głębokości ok. 1,5 m poniżej terenu. Dodatkowo w budynku kotłowni zlokalizowany będzie dodatkowy zbiornik oleju opałowego o pojemności do 1 m³. Zbiornik posadowiony będzie na szczelnym podłożu wewnątrz budynku.

W celu przyłączenia projektowanego obiektu do sieci elektroenergetycznej przewiduje się budowę nowej stacji transformatorowej ST1 oraz rozbudowę istniejącej ST-T zlokalizowanej przy terminalu pasażerskim, w zakresie niezbędnym do zasilenia projektowanej inwestycji (rozbudowa rozdzielnic SN 15 kV stacji ST-T o dodatkowe pole zasilające). Projektowana stacja transformatorowa 15/0,4 kV zostanie umieszczona w zabudowie kontenerowej i będzie wyposażona w transformator suchy o mocy 800 kVA. Na

potrzeby zasilania awaryjnego przewiduje się montaż agregatu prądotwórczego w obudowie kontenerowej, pokrywającego pełną moc szczytową obiektu z czasem podtrzymania 12 godz. na jednym zbiorniku paliwa. Olej napędowy do agregatu będzie magazynowany w naziemnym lub podziemnym zbiorniku paliwa o pojemności do 3 m³. Zbiornik będzie wyposażony w system ochrony przed wyciekami oraz system monitorowania poziomu paliwa.

W ramach zabezpieczenia ppoż. przewiduje się wykonanie hydrantów HP80 oraz zewnętrznego zbiornika lub zespołu zbiorników ppoż. o pojemności dostosowanej do potrzeb zabezpieczenia pożarowego obiektów, jednak nie mniejszej niż 150 m³. Napełnianie zbiorników realizowane będzie automatyczne z sieci wodociągowej poprzez układ pomiarowo-zwrotny. Przewiduje się wykonanie grawitacyjnej sieci kanalizacji deszczowej zbierającej wody z dachów, wpustów i odwodnień liniowych do projektowanego podziemnego zbiornika retencyjno rozsączającego. Zbiornik zostanie wykonany z wykorzystaniem skrzynek lub komór rozsączających. Minimalna pojemność retencyjna wynosić będzie 3600 m³.

Nawierzchnia drogi kołowania zostanie wykonana z uwzględnieniem wymagań stawianych lotniskowym nawierzchniom określonym w stosownych normach. Przewiduje się zastosowanie asfaltu drogowego. Na drodze kołowania planowany jest ruch kołowy statków powietrznych. Płyta postojowa przeznaczona będzie do postoju statków powietrznych oraz wykorzystywana będzie do poruszania pojazdów samochodowych, wózków transportowych, platform demontażowych jak również pojazdów obsługi naziemnej. Nawierzchnia płyty postojowej wykonana zostanie z betonu cementowego. Droga kołowania oraz płyta postojowa zostanie odpowiednio oznakowana i oświetlona.

Faza realizacji planowanego przedsięwzięcia związana będzie głównie z budową budynków oraz drogi kołowania i placu postojowego (przedhangarowego). Faza ta wiązać się będzie z okresowym wzrostem emisji spalin, poziomu hałasu oraz zapylenia spowodowanego pracą sprzętu budowlanego oraz ruchem pojazdów po terenie inwestycji.

Podczas realizacji inwestycji konieczne będzie utwardzenie gruntów pod planowane obiekty budowlane, co bezpośrednio przyczyni się do degradacji powierzchni ziemi oraz lokalnego zaburzenia w profilu glebowym. Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie ze zniszczeniem pojedynczych, rozproszonych stanowisk kocanki piaskowej i goździka kropkowanego, na co Inwestor będzie musiał uzyskać zezwolenie (na wykonanie czynności zabronionych wobec gatunków roślin objętych ochroną częściową) od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie. Ich eliminacja w granicach planowanej inwestycji nie powinna wpłynąć negatywnie na ich zasoby populacyjne. W granicach Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury oba gatunki posiadają kilkadziesiąt stanowisk w zbiorowiskach muraw występujących wzdłuż pasa startowego. Ponadto oba taksony są dość pospolite w Polsce niżowej preferując piaszczyste podłoże i występując w zbiorowiskach muraw, nieużytków i na suchych zboczach.

W trakcie prac budowlanych emisję hałasu do środowiska będą powodowały głównie maszyny i urządzenia pracujące na terenie planowanej inwestycji. Będą to m.in. koparki, spycharki kołowe, ładowarki kołowe, koparko-ładowarki kołowe, wywrotki, maszyny do zagęszczania (walce niewibracyjne), układarka do nawierzchni, maszyny do zagęszczania i pojazdy typu ciężkiego. W czasie realizacji niniejszego zamierzenia inwestycyjnego uciążliwość akustyczna powodowana będzie prowadzonymi pracami budowlanymi. Oddziaływanie to ograniczone będzie do konkretnych prac, które prowadzone będą w określonym przedziale czasowym, głównie w porze dnia. W związku z powyższym oddziaływanie na pobliskie tereny chronione w czasie realizacji inwestycji będzie krótkotrwałe i odwracalne. Z uwagi na lokalizację planowanego przedsięwzięcia w odległości ok. 530 m od najbliższej zabudowy mieszkaniowej, nie przewiduje się znaczących uciążliwości dla okolicznych mieszkańców w trakcie prowadzenia prac budowlanych.

Prace budowlane wiązać się będą z niezorganizowaną emisją substancji do powietrza, powstałą w wyniku spalania paliw w silnikach maszyn i pojazdów pracujących na przedmiotowym terenie. Biorąc pod uwagę specyfikę emisji (niezorganizowana) oraz to, że jest ona krótkotrwała w miejscu występowania i ma lokalny zasięg nie przewiduje się ponadnormatywnych oddziaływań na jakość środowiska na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja będzie źródłem powstawania odpadów na etapie realizacji inwestycji. Powstać mogą wtedy odpady związane z realizacją poszczególnych elementów planowanego przedsięwzięcia. Będą to m.in. zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy, odpady z toczenia i piłowania żelaza oraz jego stopów, zużyte urządzenia, odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, gruz ceglany, drewno, szkło, kable. Odpady magazynowane będą selektywnie w wyznaczonych do tego celu miejscach, a następnie przekazywane do dalszego zagospodarowania uprawnionemu odbiorcy.

Woda na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie wykorzystywana jedynie na cele bytowe pracowników. Na teren inwestycji woda będzie dostarczana w butelkach lub pochodzić będzie z wodociągu gminnego. Pracownicy pracujący na potrzeby planowanego przedsięwzięcia będą korzystali z zaplecza administracyjno-socjalnego zlokalizowanego na terenie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety. Powstające ścieki bytowe gromadzone będą w zbiorniku przenośnej toalety, a następnie będą trafiać do punktu zlewnego komunalnej oczyszczalni ścieków.

Po realizacji przedsięwzięcia, w ramach planowanego przedsięwzięcia prowadzona będzie naprawa oraz demontaż statków powietrznych do kodu C włącznie wraz z odzyskiem materiałów i urządzeń, tj. stal, elektronika, aluminium, metale szlachetne oraz recyklingiem materiałów nie nadających się do powtórnego wykorzystania, tj. szkło, plastik, tkaniny, guma oraz wszelkiego rodzaju smary i oleje. Przewiduje się, że w pierwszych latach funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia demontowane będą 4 samoloty rocznie, natomiast w późniejszym okresie docelowo demontowanych będzie 8-10 statków powietrznych rocznie. W zakresie obsługi technicznej statków powietrznych przewiduje się obsługę 20 statków powietrznych rocznie. W miarę wzrostu zapotrzebowania na przedmiotowe usługi, w kolejnych latach liczba obsługiwanych statków powietrznych może ulec zwiększeniu. Instalacja pracować będzie 5-6 dni w tygodniu, 8-12 godziny w ciągu dnia, 250-300 dni w roku. Na potrzeby projektowanego zakładu przewiduje się zatrudnienie 32 pracowników.

Usuwanie paliw i substancji chemicznych odbywać się będzie na zewnątrz i wewnątrz hali. Usuwanie substancji na zewnątrz hali będzie odbywało się na specjalnie wydzielonej, zabezpieczonej strefie. Teren będzie wyposażony w systemy zapobiegające wyciekom do gruntu, tj. w postaci nieprzepuszczalnych podkładów i/lub wanien odciekowych. Przeprowadzanie operacji na zewnątrz zminimalizuje ryzyko pożaru wewnątrz budynku oraz ułatwi wentylację w przypadku emisji oparów chemicznych. Mniejsze operacje będą przeprowadzane wewnątrz hali, która wyposażona będzie w odpowiednie systemy wentylacji i ochrony przeciwpożarowej, a także będzie posiadać wzmocnione podłoże zabezpieczające przed wyciekami.

Paliwo będzie usuwane przy pomocy przenośnych pomp próżniowych lub specjalistycznych systemów odsysających, wyposażonych w przewody odporne na działanie chemikaliów. Paliwo zostanie przepompowane z baków samolotu do zbiorników magazynowych. Pompy będą odpowiednio uziemione, aby zapobiec powstawaniu iskier i zapłonowi. Do usuwania olejów silnikowych i płynów hydraulicznych stosowane będą zestawy pomp ssących i zbiorników, które pozwolą na bezpieczne ich odessanie z układów samolotu. Płyny zostaną przepompowane do oddzielnych pojemników, po czym zostaną przekazane uprawnionym odbiorcom. Usuwanie substancji takich jak smary, płyny chłodzące czy płyny przeciwoblodzeniowe, będzie wykonywane za pomocą specjalnych pomp do cieczy niepalnych, które zostaną przeniesione do dedykowanych pojemników na odpady chemiczne.

Usunięte paliwo i chemikalia będą magazynowane w naziemnych zbiornikach o pojemności odpowiedniej do skali operacji. Dla mniejszych samolotów (wąskokadłubowych) mogą to być zbiorniki o pojemności od 1 do 5 m³, natomiast dla większych samolotów (szerokokadłubowych) zaleca się większe zbiorniki od 5 do 10 m³. Możliwe jest także wykonanie podziemnego lub naziemnego zbiornika na paliwo o pojemności do 5 m³, który zapewni dodatkową ochronę przed wyciekami i zmniejszy zagrożenie pożarowe. Należy jednak zaznaczyć, że samoloty będą przebazowywane na pusto (bez pasażerów, cargo oraz wyposażenia) do portu w celu demontażu, w związku z tym, w większości przypadków będą posiadały tylko niezbędną ilość paliwa do wykonania przylotu technicznego.

Kluczowym aspektem zarządzania zapasami w branży lotniczej jest proces przechowywania i magazynowania części zamiennych samolotów. Skuteczne przechowywanie części zamiennych jest niezbędne, aby zapewnić dostępność niezbędnych komponentów w razie awarii lub obsługi technicznej samolotów. Po demontażu samolotu części zamienne będą przyjmowane do magazynu, a każda część dokładnie identyfikowana. Części zamienne samolotów muszą być przechowywane w odpowiednich warunkach, które zapewnią ich jakość i trwałość (kontrolowanie temperatury, wilgotności, oświetlenia oraz zapobieganie uszkodzeniom mechanicznym i korozji). Części zamienne odzyskane podczas demontażu samolotów będą później wykorzystywane przez firmy obsługi technicznej do napraw i konserwacji innych samolotów.

Woda na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia pochodziła będzie z wodociągu gminnego i wykorzystywana na potrzeby technologiczne (m.in. do utrzymania czystości hali oraz na potrzeby ewentualnego mycia wymontowywanych części), socjalno-bytowe zatrudnionych pracowników oraz przeciwpożarowe. W ramach zabezpieczenia ppoż. przewiduje się wykonanie zewnętrznego zbiornika lub zespołu zbiorników ppoż. o pojemności dostosowanej do potrzeb zabezpieczenia pożarowego obiektów, jednak niemniej niż 150 m³. Napełnienie zbiornika zostanie zrealizowane automatycznie z sieci wodociągowej poprzez układ pomiarowo-zwrotny. Sumaryczne zapotrzebowanie na wodę dla planowanego przedsięwzięcia na etapie eksploatacji wynosić będzie do 1944 m³/rok.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą ścieki bytowe, wytwarzane przez pracowników. Pracownicy korzystać będą z projektowanego zaplecza socjalnego, zlokalizowanego wewnątrz hali MRO-CRSP. Ścieki bytowe trafiać będą do gminnej kanalizacji sanitarnej. Ścieki powstające z procesów technologicznych demontażu i obsługi technicznej statków powietrznych odprowadzane będą do gminnej kanalizacji sanitarnej. Wody opadowe lub roztopowe będą zbierane projektowanym systemem kanalizacji deszczowej i odprowadzane po podczyszczeniu w separatorze i osadniku do projektowanego podziemnego zbiornika retencyjno-rozsączającego wykonanego z wykorzystaniem skrzynek lub komór rozsączających o pojemności ok. 3600 m³. Kanalizacją deszczową objęty będzie teren o powierzchni ok. 7,3 ha nawierzchni utwardzonych i dachów.

Emisja hałasu do środowiska podczas funkcjonowania instalacji będzie się wiązała z eksploatacją urządzeń pracujących na potrzeby hali demontażu/obsługi technicznej statków powietrznych, takich jak: urządzenie do usuwania paliwa i substancji chemicznych z samolotu, stanowisko do testowania silników, agregat prądotwórczy, wentylatory dachowe. Ponadto emisja hałasu związana będzie z ruchem pojazdów typu ciężkiego, wózków widłowych oraz transportem samolotów z płyty lotniska do hali demontażu/obsługi technicznej statków powietrznych (napęd własny lub napęd pojazdu holującego). Założono, że w okresie najmniej korzystnych godzin kolejno po sobie następujących pory dnia ich ruch wyniesie do 3 samolotów i do 5 pojazdów typu ciężkiego. W porze nocnej instalacja nie będzie funkcjonować. Zabudowa położona najbliżej planowanego przedsięwzięcia znajduje się w odległości ok. 530 m i 690 m. Jest to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i zabudowa zagrodowa, które podlegają ochronie akustycznej na podstawie

rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Dopuszczalny poziom hałasu powodowany przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych dla terenów zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej w porze dnia wynosi 60 dB, a w porze nocnej 50 dB. Z przeprowadzonej na potrzeby raportu ooś analizy wyników obliczeń akustycznych wynika, że hałas emitowany z terenu inwestycji będzie niższy od normatywnego i nie przekroczy wartości dopuszczalnych na terenach chronionych akustycznie. Na terenie najbliższej zabudowy mieszkaniowej poziom hałasu kształtował się będzie na poziomie ok. 40,8 dB.

Obecny ruch lotniczy na terenie Portu Lotniczego w Szymanach (statki powietrzne z silnikami turbośmigłowymi/turbinowymi oraz z silnikami tłokowymi) kształtuje się na poziomie ok. 3575 wszystkich operacji, zaś w 2035 r. ma osiągnąć poziom ok. 17038. W związku z powyższym można przyjąć, że dodatkowy ruch samolotów związany z planowanym przedsięwzięciem (20 statków powietrznych rocznie) nie spowoduje znaczącego wzrostu emisji hałasu z terenu Portu Lotniczego. Niemniej jednak na potrzeby raportu ooś dokonano analizy oddziaływania skumulowanego w zakresie emisji hałasu przemysłowego Portu Lotniczego Olsztyn- Mazury wraz z planowanym przedsięwzięciem. Emisja hałasu do środowiska będzie się wiązała z pracą licznych urządzeń na terenie Portu Lotniczego, jak również środków transportu poruszających się na analizowanym terenie. Z wykonanych obliczeń wynika, że planowana budowa hali MRO-CRSP wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury nie spowoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach objętych ochroną akustyczną.

Emisja substancji do powietrza na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będzie miała charakter zarówno zorganizowany jak i niezorganizowany. Demontaż statków powietrznych oraz ich obsługa techniczna wiązać się będzie z prowadzeniem napraw lakierniczych i mechanicznych, prowadzonych z wykorzystaniem zarówno szeregu specjalistycznych narzędzi jak i spawania oraz przecinania plazmowego. Procesy te będą wykonywane wewnątrz hali MRO-CRSP, a do ewentualnych emisji zanieczyszczeń do powietrza w formie zorganizowanej może dojść za pomocą systemu wentylacji hali. Typowy demontaż statków powietrznych nie powoduje powstania znacznych emisji do powietrza. Również w przypadku stosowania np. przecinarek plazmowych, czy procesów spawania, nie należy spodziewać się znacznych emisji substancji do powietrza.

Przedmiotowe procesy nie będą prowadzone z dużą intensywnością. Przy naprawach statków powietrznych może wystąpić konieczność uzupełnienia ich powłok lakierniczych, bądź odświeżenia całych elementów poszyć.

Na potrzeby wytworzenia energii cieplnej hali MRO-CRSP oraz zaplecza socjalnego na terenie instalacji planuje się instalację dodatkowych źródeł energetycznego spalania paliw w postaci dwóch kotłów zasilanych olejem opałowym, każdy o mocy 300 kW. Kotły wyposażone zostaną w niezależne ciągi kominowe. Energia elektryczna na potrzeby instalacji i obiektów towarzyszących pobierana będzie z sieci elektroenergetycznej. Na wypadek przerw w dostawie energii elektrycznej (awarii) na terenie instalacji zlokalizowany zostanie agregat prądotwórczy o mocy 640 kW. Przerwy w dostawie energii elektrycznej są zdarzeniami losowymi, dlatego przyjęto, że agregat uruchamiany będzie nie częściej niż kilkadziesiąt godzin w roku.

Paliwa płynne magazynowane będą w zamkniętych zbiornikach wyposażonych w odpowietrznik utrzymujące odpowiednie ciśnienie w ich wnętrzu. Zbiorniki te mogą stać się niewielkim źródłem emisji oparów węglowodorów podczas ich napełniania oraz w późniejszym okresie ich eksploatacji z tzw. „oddechu zbiornika”. Napełnianie zbiorników prowadzone będzie przy pełnej hermetyzacji, a ewentualne emisje z odpowietrzników zbiorników będą miały charakter marginalny.

Emisje niezorganizowane powstawać będą głównie w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po terenie planowanej inwestycji: wózków widłowych i pojazdów ciężarowych oraz

w wyniku manewrowania pojazdów lotniczych, które trafić mają z pasa startowego do hali MRO-CRSP do rozbioru lub przeglądów. Podczas napraw silników może dojść do potrzeby ich testowania na tzw. stanowisku testowania silników. Po naprawie mechanicznej silnika, będzie on na specjalnej platformie wyprowadzany na zewnątrz hali MRO-CRSP, gdzie będzie krótkookresowo uruchamiany, co spowoduje powstanie emisji nieorganicznej. Przyjęto, że w roku prowadzonych będzie 30 operacji testowych.

Do sprawdzenia, czy wielkość emisji do powietrza z analizowanych emitorów nie przekroczy dopuszczalnych stężeń w powietrzu, wykorzystano program OPERAT FB, który uwzględnia metodykę zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16 poz. 87). Wykonane modelowanie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń nie wykazało przekroczeń dopuszczalnych standardów emisji dla założonych danych wejściowych przyjętych do obliczeń, dotyczących takich substancji jak: alkohol benzynowy, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne, dwutlenek azotu, pył zawieszony PM 10, tlenek węgla, benzen. Nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania instalacji poza terenem należącym do Inwestora.

W przypadku emisji substancji do powietrza przeanalizowano w zakresie kumulacji emisji wszystkie istniejące źródła emisji jakie zidentyfikowano na terenie portu lotniczego. Brano pod uwagę źródła energetycznego spalania paliw w tym kotły oraz awaryjne agregaty prądotwórcze, a także emisje ze zbiorników, w których magazynowane jest paliwo. W przypadku emisji nieorganicznych uwzględniono również emisje jakie powodować będą pojazdy poruszające się po terenie portu, a także parking dla pojazdów osobowych przy budynku terminala. Uwzględniono również statki powietrzne w zakresie operacji Taxi-in i Taxi-out dla typowego funkcjonowania lotniska przy 17038 operacjach lądowań i startów. Analiza rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych standardów emisji dla założonych danych wejściowych przyjętych do obliczeń dla wymaganego zakresu obliczeń. Nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania instalacji poza jej terenem w zakresie wykonanej analizy emisji skumulowanych.

Budowa oraz funkcjonowanie analizowanego przedsięwzięcia prowadzić będzie do bezpośredniej emisji gazów cieplarnianych, głównie w postaci emisji powstałych w wyniku spalania paliw w pojazdach i maszynach budowlanych, oraz na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia w wyniku spalania paliw w kotłach olejowych oraz agregacie, a także ze spalania paliw w silnikach statków powietrznych oraz pojazdach samochodowych transportujących odpady i części. W ramach ograniczania emisji pośredniej ze środków transportu, przewiduje się właściwą organizację harmonogramu dostaw materiałów i paliw oraz wywozu części i odpadów, dostosowaną do aktualnych potrzeb projektowanego zakładu. Dodatkowym atutem dla środowiska, mającym pozytywny wpływ na minimalizację negatywnych oddziaływań na klimat oraz jego zmiany w perspektywie długoterminowej jest lokalizacja portu lotniczego wśród wielkoobszarowych terenów leśnych stanowiących naturalny filtr aerosanitarny. Planowane przedsięwzięcie powstanie na terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury. Charakter tego obiektu związany jest z potrzebą zachowania wolnej przestrzeni. Projektowane obiekty budowlane zostaną zlokalizowane w sąsiedztwie istniejącego ogrodzenia i nie będą ograniczać obiegu powietrza oraz obszarów otwartych na terenie lotniska. W hali obsługi technicznej i demontażu przewiduje się zastosowanie wentylacji mechanicznej oraz klimatyzatorów, która będzie zapewniała odpowiednią wymianę powietrza i komfort termiczny w obiekcie. Nie przewiduje się, aby fale upałów miały wpływ na planowane przedsięwzięcie. Będzie ono zlokalizowane na terenach otwartych, pozbawionych zadrzewień. W związku z powyższym, planowane przedsięwzięcia nie będzie zwiększać podatności obszarów leśnych na pożary. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się budowę zewnętrznego

zbiornika lub zespołu zbiorników ppoż. o pojemności dostosowanej do potrzeb zabezpieczenia pożarowego obiektów. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest położone w obszarze zagrożenia powodziowego.

W ramach funkcjonowania przedsięwzięcia przewiduje się przetwarzanie (odzysk) statków powietrznych, traktowanych jako odpady niebezpieczne o kodzie 16 01 04* z uwagi na zawarte w nich płyny eksploatacyjne. W pierwszej kolejności ze statków powietrznych usuwane będą płyny eksploatacyjne. Następnie zostaną wymontowane podzespoły i elementy wyposażenia, które po szczegółowym sprawdzeniu i ocenie przez uprawniony personel zostaną zaklasyfikowane jako część zdatna do ponownego wykorzystania lub odpad. Łączna ilość odpadów przewidzianych do wytworzenia z demontowanych statków powietrznych nie przekroczy 1457 Mg. Będą to m.in. oleje hydrauliczne, oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe, sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania, filtry olejowe, elementy wybuchowe, płyny hamulcowe, płyny zapobiegające zamarzaniu zawierające niebezpieczne substancje, zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy, baterie i akumulatory ołowiowe i niklowo – kadmowe, zużyte opony, okładziny hamulcowe, metale żelazne, tworzywa sztuczne, szkło, zużyte urządzenia elektroniczne i elektryczne, wkłady do drukarek i ksero oraz części komputerowe. Na terenie przedsięwzięcia dodatkowo prowadzona będzie obsługa techniczna statków powietrznych.

W ramach tego procesu będą wytwarzane m.in. następujące odpady: odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne, inne oleje hydrauliczne, oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe, opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone, płyny hamulcowe, filtry olejowe, zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy, odpady spawalnicze, opakowania z papieru i tektury, z tworzyw sztucznych, z drewna. Magazynowanie odpadów odbywać się będzie w miejscach o pojemności magazynowania odpadów dostosowanej do masy odpadów wytwarzanych w danym okresie i częstotliwości ich odbioru oraz w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów, w szczególności z wykorzystaniem opakowań, pojemników, kontenerów, zbiorników lub worków. Dopuszcza się magazynowanie odpadów w przyzmacach lub stosach, w szczególności w przypadku odpadów pochodzących z wyrobów przeznaczonych do użytkowania w warunkach oddziaływania czynników atmosferycznych, jeżeli nie spowoduje to zanieczyszczenia gleby i ziemi oraz wód powierzchniowych i podziemnych. W przypadku odpadów niebezpiecznych będą one magazynowane w sposób minimalizujący wpływ czynników atmosferycznych na odpady, przez zastosowanie szczelnych pojemników, kontenerów lub zbiorników lub systemu zbierania wycieków oraz wód odciekowych, jeżeli oddziaływanie czynników atmosferycznych może spowodować negatywny wpływ magazynowanych odpadów na środowisko lub życie i zdrowie ludzi, w szczególności zmienia właściwości chemiczne i fizyczne odpadów oraz powodować powstanie uciążliwości zapachowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie powstanie w obszarze specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko Ramucka PLB280007. Planowana inwestycja ze względu na uwarunkowania przyrodnicze i aktualny sposób użytkowania terenu (powstanie na terenie istniejącego już Port Lotniczego) oraz skalę i zakres (budowa hali wraz z infrastrukturą towarzyszącą) nie stanowi potencjalnego zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków ptaków i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony tego Obszaru. Żaden spośród 34 gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej nie gniazduje na terenie planowanej inwestycji.

Nie ma tu również potencjalnych stanowisk lęgowych. Na terenie pobliskiej poręby graniczącej z terenem Portu Lotniczego od strony wschodniej zidentyfikowano stanowiska lęgowe gąsiorka (*Lanius collurio*). Ze względu na obecne użytkowanie terenu Portu Lotniczego oraz rodzaj planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się konfliktu inwestycji z tym gatunkiem. Awifauna lęgowa terenu planowanego przedsięwzięcia obejmuje 1 gatunek skowronka (*Alauda arvensis*), przy czym jego liczebność określono na 1 parę. W związku

z tym, realizacja przedsięwzięcia spowoduje ubytek siedliska tylko dla jednej pary skowronka. Skowronek jest gatunkiem pospolitym w skali kraju, jak i regionu. Liczebność krajowej populacji skowronka przekracza 10 mln par lęgowych. Na „Czerwonej liście ptaków Polski” skowronek został określony jako gatunek najmniejszej troski (LC). Skowronek jest gatunkiem stanowiącym nieodłączny element krajobrazu rolniczego regionu jak i kraju. Jest gatunkiem typowo polnym i zasiedla niemal całe spektrum użytków rolnych. W pobliżu planowanej inwestycji znajdują się obszary, które mogłyby pełnić funkcję siedlisk zastępczych dla tego gatunku. Główny obszar planowanej inwestycji obejmuje zbiorowiska roślinności ruderalnej, jak również mezofilne murawy występujące w mozaice ze zbiorowiskami łąkowymi reprezentującymi fitocenozy ze związku *Arrhenatherion elatioris*. Z chronionych gatunków roślin stwierdzono jedynie stanowiska kocanek piaskowych *Helichrysum arenarium* i goździka kropkowanego *Dianthus arenarius*, gatunków podlegających ochronie częściowej. Realizacja inwestycji wiązać się będzie ze zniszczeniem stanowisk obu tych taksonów. Niemniej jednak ich zniszczenie na terenie planowanej inwestycji nie powinno wpłynąć negatywnie na ich zasoby populacyjne. W granicach Portu lotniczego Olsztyn-Mazury oba gatunki posiadają kilkadziesiąt stanowisk w zbiorowiskach muraw występujących wzdłuż pasa startowego. Analiza składu gatunkowego fitocenzów występujących na części działki przeznaczonej pod inwestycję potwierdziła występowanie jednego siedliska przyrodniczego wymienionego w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej: Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) (kod siedliska: 6510), podtyp 6510.1 – Łąka rajgrasowa. Powierzchnia siedliska jest jednak pofragmentowana, a skład gatunkowy uproszczony florystycznie. Ocena stanu zachowania siedliska na części przeznaczonej pod inwestycję jest generalnie niezadowolająca: kategoria U2. Wynika to z fragmentacji siedliska i uproszczonego składu florystycznego. Znacznie lepiej zachowane fitocenozy łąki rajgrasowej znajdują się poza obszarem planowanej inwestycji, ciągnąc się wzdłuż pasa startowego w kierunku południowym.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300).

Przedmiotowe zamierzenie zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 04 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300) zlokalizowane jest na obszarze dorzecza Wisły, w regionie wodnym Narwi, w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200050. Celem środowiskowym dla ww. JCWPd jest osiągnięcie dobrego stanu chemicznego oraz dobrego stanu ilościowego. Dla ww. JCWPd stan chemiczny i stan ilościowy określono jako dobry, a ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego jako niezagrożone. JCWPd PLGW200050, w której zlokalizowane będzie przedsięwzięcie została wyznaczona jako jednolita część wód przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

Planowane przedsięwzięcie położone jest również w zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP):

– „Sawica” o kodzie PLRW2000182654299, która jest monitorowaną, naturalną częścią wód. Dla ww. JCWP nie można dokonać oceny stanu ekologicznego z uwagi na brak badań biologicznych w JCWP, stan chemiczny oceniono jako dobry, a ogólnego stanu wód nie oceniono z uwagi na brak danych.

– „Wałpusza” o kodzie PLRW200010265449, która jest monitorowaną, naturalną częścią wód. Dla ww. JCWP stan ekologiczny oceniono jako słaby, stan chemiczny dobry, a ogólny stan wód oceniono jako zły.

Planowane przedsięwzięcie położone jest na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 215 Subniecka Warszawska. Na analizowanym terenie oraz w jego najbliższym sąsiedztwie nie

stwierdzono występowania obszarów wodno-błotnych, obszarów górskich, stref ochronnych ujęć wód i obszarów zbiorników wód śródlądowych. Ze względu na charakter i skalę przedsięwzięcia, planowana inwestycja nie powinna wpływać na GZWP oraz na ujęcia wód podziemnych.

Ciek naturalny Dopływ spod Szymanek położony jest w odległości ok. 200 m na południe od granicy działki ewidencyjnej nr 464/7 obręb Szymany, gmina Szczytno. Planowana inwestycja położona jest poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne. Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne położone jest na obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007. Zasadniczy teren inwestycji tj. teren, na którym zostaną zlokalizowane obiekty budowlane zlokalizowany jest poza obszarami chronionego krajobrazu. Jedynie projektowana podziemna sieć elektroenergetyczna w południowo-zachodniej części Portu Lotniczego zlokalizowana będzie na terenie obszaru chronionego krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej.

Ze względu na oddalenie przedmiotowej inwestycji od granic państw sąsiednich instalacja nie będzie wymagała przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Z uwagi na zakres oddziaływań planowanej inwestycji oraz istniejący sposób zagospodarowania terenów sąsiednich nie przewiduje się możliwości kumulowania oddziaływań, a ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej czy katastrofy naturalnej oraz budowlanej będzie niewielkie.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że przy należyтым wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji, planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2024r., poz. 1112), decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku o dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona postępowania 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 decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Jeżeli niniejsza decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie, na zgodny wniosek wszystkich stron zawarty w odwołaniu, organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy. Organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające także wówczas, gdy jedna ze stron zawarła w odwołaniu wnioski o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy, a pozostałe strony wyraziły na to zgodę w terminie 14 dni od dnia doręczenia im zawiadomienia o wniesieniu odwołania, zawierającego wnioski

o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy.

Z up. Wójta Gminy Szczytno
Kierownik Referatu Rozwoju
Lokalnego, Gospodarki Przestrzennej
i Ochrony Środowiska
Marek Godlewski

OTRZYMUJĄ:

1. Pełnomocnik Inwestora – Justyna Gastolek, EkoKoncept s.c., ul. Dąbrowszczaków 39/220, 10-542 Olsztyn
2. aa

DO WIADOMOŚCI:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczytnie
3. PGW Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Białymstoku.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA:

1. Nazwa przedsięwzięcia:

Budowa hali MRO-CRSP wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach inwestycji FLIGHT ECO CENTER – CENTRUM RECYKLINGU STATKÓW POWIETRZNYCH na terenie Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury na działkach nr 463/37, 463/40, 463/54, 463/58, 463/60, 464/7, 3883/1 i 3883/3 obręb 0028 Szymany, gm. Szymany, pow. szczycieński, woj. warmińsko-mazurskie.

2. Charakterystyka przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na prowadzeniu działalności związanej z demontażem oraz obsługą statków powietrznych.

Inwestycja realizowana będzie na działkach o nr ewid. 463/37, 463/40, 463/54, 463/58, 463/60, 464/7, 3883/1, 3883/3 obręb Szymany, gmina Szymany, powiat szczycieński, województwo warmińsko-mazurskie. Powierzchnia terenu zajęta pod planowaną inwestycję będzie wynosić ok. 8,7 ha.

Demontaż samolotu jest złożonym procesem, który obejmuje wiele etapów. Pierwszym z nich jest przygotowanie i planowanie (m.in. przygotowanie planu demontażu, który obejmuje harmonogram, potrzebne narzędzia, personel i zasoby). Następnie przeprowadzane będzie usunięcie paliwa i substancji chemicznych, wyposażenia kabiny, demontaż silników oraz innych komponentów napędowych, skrzydeł i sterów, kadłuba oraz podwozia. Zdemontowane części i komponenty przygotowywane będą następnie do transportu i magazynowane w bezpiecznym miejscu do czasu sprzedaży (np. części silników, awioniki, elementów skrzydeł itp.) lub ewentualnego dalszego przetwarzania. Proces demontażu będzie szczegółowo dokumentowany i raportowany, w tym szczegółowo zapisywane będzie, co zostało przekazane do unieszkodliwienia, a co odzyskane.

W ramach przedsięwzięcia planuje się budowę:

- 1) hali demontażu/ obsługi technicznej statków powietrznych (MRO-CRSP) o powierzchni zabudowy ok. 15 000 m²,
- 2) stanowiska testowania silników zlokalizowanego w południowej części projektowanej płyty przedhangarowej lub w obrębie projektowanej drogi kołowania w przypadku mniejszej ilości wykonywanych operacji lotniczych, wyposażonego w falochron (pochłaniacz hałasu);
- 3) stanowiska lakierniczego zlokalizowanego w projektowanej hali MRO-CRSP w jej południowej części, na którym wykonywane będą naprawy/ uzupełnienia powłok lakierniczych, bądź odświeżane będą całe elementy poszyc statków powietrznych;
- 4) kotłowni olejowej o mocy 600 kW wraz z posadowieniem trzech podziemnych zbiorników na olej opałowy o pojemności ok. 50 m³ każdy wraz z dodatkowym zbiornikiem o pojemności ok. 1 m³ wewnątrz projektowanej kotłowni;
- 5) naziemnego lub podziemnego zbiornika o pojemności ok. 5 m³ do magazynowania paliwa lotniczego usuniętego z samolotów przeznaczonych do demontażu;
- 6) stacji transformatorowej 15/0,4 kV wyposażonej w transformator suchy o mocy 800 kVA;
- 7) kontenerowego agregatu prądotwórczego o mocy 800 kVA (640 kW);

- 8) naziemnego lub podziemnego zbiornika o pojemności ok. 3 m³ do magazynowania oleju napędowego do agregatu;
- 9) zbiornika ppoż. lub zespołu zbiorników o pojemności ok. 150 m³,
- 10) zbiornika retencyjno-rozsączającego wód opadowych o pojemności ok. 3600 m³,
- 11) drogi kołowania wraz z płytą postojową (przedhangarową),
- 12) infrastruktury technicznej, w tym sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej instalacji elektroenergetycznej i teletechnicznej wraz z oświetleniem płyty postojowej, drogi kołowania i oświetleniem nawigacyjnym.

W zakresie planowanego przedsięwzięcia prowadzona będzie naprawa oraz demontaż statków powietrznych do kodu C włącznie wraz z odzyskiem materiałów i urządzeń tj. stali, elektroniki, aluminium, metali szlachetnych oraz recyklingiem materiałów nie nadających się do powtórnego wykorzystania, tj. szkło, plastik, tkaniny, guma oraz wszelkiego rodzaju smary i oleje.

Przewiduje się, że w pierwszych latach funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia demontowane będą 4 samoloty rocznie, natomiast w późniejszym okresie docelowo demontowanych będzie 8–10 statków powietrznych rocznie.

W ramach demontażu statków powietrznych przewiduje się przyjęcie odpadów kodzie 16 01 04* – zużyte lub nie nadające się do użytkowania pojazdy o łącznej masie nieprzekraczającej 1 457 Mg/rok. Natomiast w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych przewiduje się obsługę 20 statków powietrznych rocznie. W miarę wzrostu zapotrzebowania na przedmiotowe usługi, w kolejnych latach liczba obsługiwanych statków powietrznych może ulec zwiększeniu.

Demontaż statków powietrznych polegać będzie na:

1. przygotowaniu i planowaniu demontażu;
2. usunięciu paliwa i substancji chemicznych;
3. usunięciu wyposażenia kabiny (m.in. siedzenia, panele sterowania, osprzęt, wyposażenie awaryjne);
4. demontażu silników oraz innych komponentów napędowych;
5. demontażu skrzydeł i sterów;
6. demontażu kadłuba oraz podwozia;
7. transporcie i magazynowaniu wszystkich demontowanych części i komponentów;
8. dokumentacji procesu demontażu i raportowaniu działań przeprowadzanych w ramach demontażu;
9. sprzedaży lub dalszego odzysku komponentów.