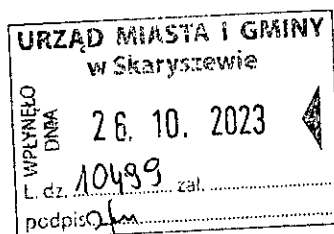




**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 20 października 2023 r.



WOŚ-II.420.338.2019.TR.24

OBWIESZCZENIE

Na podstawie art. 74 ust. 3 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, ze zm.), w związku z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 19 lipca 2019r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019r. poz. 1712) i w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775, ze zm.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie zawiadamia Strony, że w dniu 20 października 2023 r. wydał postanowienie, znak: WOŚ-II.420.338.2019.TR.23, nakładające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ustalające zakres niezbędnego do wykonania raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na *zmianie przedsięwzięcia realizowanego polegającego na zwiększeniu operacji lotniczych w ramach działalności Portu Lotniczego w Radomiu*.

Z treścią postanowienia i dokumentacją sprawy, w tym opinią Dyrektora Zarządu Zlewni w Radomiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (zwanego dalej „Dyrektorem ZZ”) zapoznać się można w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie przy ul. H. Sienkiewicza 3, od poniedziałku do piątku, w godz. 9.00-15.00 [po wcześniejszym uzgodnieniu tego faktu telefonicznie pod numerem (22) 556-56-16 lub mailowo pod adresem kinga.wawryniuk@warszawa.rdos.gov.pl]. Ponadto z treścią postanowienia i opinią Dyrektora ZZ, zapoznać się można na stronie internetowej tutejszego organu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie” pod adresem: <http://ekokarty.pl/wykaz/rdos-warszawa>. Dodatkowo z treścią samego postanowienia można zapoznać się w niżej wymienionych urzędach.

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Siembida

Załącznik: postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 20 października 2023 r., znak: WOŚ-II.420.338.2019.TR.23.

Do obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty (14 dni) w:

1. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. Henryka Sienkiewicza-3, 00-015 Warszawa,
2. Urzędzie Miejskim w Radomiu, ul. Jana Kilińskiego 30, 26-600 Radom,
3. Urzędzie Miasta i Gminy w Skaryszewie, ul. J. Słowackiego 6; 26-640 Skaryszew,
4. Urzędzie Gminy Gózd, ul. Radomska 7, 26-634 Gózd,
5. Urzędzie Miejskim w Jedlni – Letnisku, ul. Radomska 43, 26-630 Jedlnia – Letnisko.

Po upływie terminu uwidocznienia obwieszczenia,
obwieszczenie należy niezwłocznie odesłać na adres:
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
ul. Henryka Sienkiewicza 3
00-015 Warszawa
lub za pośrednictwem e-PUAP

Wywieszono dnia

Zdjęto dnia



Warszawa, dnia 20 października 2023 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOŚ-II.420.338.2019.TR.23

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), w związku z art. 63 ust. 1, ust. 3 pkt 1) i ust. 4, a także art. 66 i art. 68 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 2023 r. poz. 1094, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 29 sierpnia 2019 r., znak: T4/TP/TPPPP/538/08/2019, Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, reprezentowanego przez pełnomocnika – Radosława Rybaka, uzupełnionego pismem z dnia 7 października 2019 r., znak: T4/TP/TPPPP/538/08/2019,

postanawiam

- I. nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na *zmianie przedsięwzięcia realizowanego polegającego na zwiększeniu operacji lotniczych w ramach działalności Portu Lotniczego w Radomiu*;
- II. ustalić zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko (zwanego dalej „raportem ooś”) na zgodny z zapisami art. 66 ustawy ooś oraz określić elementy wymagające szczegółowej analizy, do których należą:
 1. Raport ooś powinien zawierać przede wszystkim szczegółowy opis fauny terenu inwestycji, bazujący na obserwacjach i badaniach terenowych dokonanych przez specjalistów:
 - 1) ornitologa:
Specjalista z tej dziedziny powinien legitymować się doświadczeniem potwierdzonym wykonywaniem podobnych badań, np. dotyczących inwentaryzacji i monitoringu ptaków w ramach realizacji farm wiatrowych lub prowadzenia badań porealizacyjnych.

W oparciu o wyznaczoną siatkę punktów badawczych na terenie lotniska, jak i w buforze wokół niego należy przeprowadzić kontrole ornitologiczne w ciągu okresów migracji wiosennej i jesiennej oraz sezonu lęgowego. Siatkę punktów obserwacyjnych należy wyznaczyć w oparciu o następujący schemat: wytypować co najmniej jeden punkt w granicach płyty lotniska, a pozostałe punkty rozmieścić w taki sposób, aby co najmniej jeden punkt znajdował się na linii startu i co najmniej jeden punkt na linii lądowania. W przypadku zaplanowania i wyznaczenia przebiegu więcej niż jednej drogi startu i więcej niż jednej drogi lądowania w buforze 9 km od lotniska należy na trasie każdej z nich wyznaczyć osobno co najmniej po jednym punkcie obserwacyjnym. Kontrole na punktach wykonywać w odstępach nie większych niż 10 dni (optymalnie co 7 dni). Obserwacji ze wszystkich wyznaczonych punktów dokonywać w ciągu 1 dnia. Stosować kontrole naprzemienne, tzn. w ciągu całego okresu prowadzenia badań dany punkt powinien być kontrolowany o różnych porach dnia. Należy notować wysokość przelotów obserwowanych ptaków podczas każdej kontroli. Przestrzenny zakres kontroli należy uzależnić od nw. kategorii, tj.:

- wszystkie gatunki lęgowe na terenie inwestycji i w buforze ok. 1 km;
- gatunki rzadsze (np. szponiaste, bociany, żurawie, kolonie gawronów itp.) w buforze ok. 5 km;
- gatunki o dużych terytoriach (np. bielik) w buforze ok. 9 km.

Kontrole z wykorzystaniem radaru powinny być prowadzone co najmniej od początku marca do końca kwietnia (optymalnie od połowy lutego do połowy maja) oraz od początku sierpnia do końca listopada, uzależnione od warunków pogodowych w sezonie badawczym. Powinny przebiegać całodobowo, co najmniej raz na 10 dni w ww. okresach (optymalnie raz na 7 dni).

2) chiropterologa:

Z wykorzystaniem detektoringu aktywnego realizowanego przez osobę o doświadczeniu potwierdzonym wykonywaniem podobnych badań, np. dotyczących inwentaryzacji i monitoringu nietoperzy w ramach realizacji farm wiatrowych lub prowadzenia badań porealizacyjnych prowadzonych z wykorzystaniem detektora.

Badania należy prowadzić w oparciu o wyznaczone transekty i punkty badawcze (co najmniej 5). Nashluchy prowadzić od połowy marca do połowy października, w odstępach dwutygodniowych. Każdorazową, pojedynczą kontrolą objąć wszystkie wyznaczone transekty i punkty. Podczas następujących po sobie kontroli nie należy prowadzić nashluchów zaczynając zawsze od tego samego transektu i od tego samego punktu. Zaplanować naprzemienne prowadzenie badań w taki sposób, aby wszystkie transekty i punkty badawcze były objęte nashluchami równomiernie w takich samych godzinach podczas wskazanego okresu aktywności nietoperzy. Powyższe dotyczy w szczególności badań realizowanych godzinę po zapadnięciu zmroku, kiedy to większość gatunków krajowych nietoperzy wykazuje najwyższą aktywność.

Optymalnym rozwiązaniem byłoby zastosowanie metody pasywnej z wykorzystaniem siatki stacjonarnych detektorów uruchamianych automatycznie po każdorazowym wykryciu obecności nietoperzy w zasięgu swojego działania.

W okresie aktywności nietoperzy (poza hibernacją) należy skontrolować potencjalne miejsca zlokalizowane na terenie przedsięwzięcia i przynajmniej w 250 m buforze wokół jego granic inwestycji, mogące być wykorzystywane przez nietoperze jako dzienne kryjówki, a w okresie godowym jako miejsca tworzenia kolonii rozrodczych.

Należy również skontrolować potencjalne zimowiska nietoperzy w okresie od początku grudnia do końca lutego na terenie objętym zamierzeniem i przynajmniej w 250 m buforze wokół niego.

3) herpetologa:

Kontrolami, w tym głównie nocnymi należy objąć okresy wędrówek płazów związanych z: przemieszczaniem się do miejsc rozrodu, wychodzeniem ze zbiorników osobników dorosłych (po odbyciu godów), wychodzeniem ze zbiorników przeobrażonych młodych osobników oraz wędrówką do miejsc zimowania. W każdym z ww. okresów należy wykonać co najmniej 2 kontrole. Kontrolami należy objąć teren lotniska, a w szczególności jego północno-wschodnią, południowo-wschodnią i południową część. Podczas kontroli należy zwracać szczególną uwagę na płazy znajdujące się w rejonie powierzchni utwardzonych (pasa startowego, dróg kołowania itp.) narażonych na rozjeżdżanie.

Wyniki każdej kontroli (ornitologicznej, chiropterologicznej, herpetologicznej) powinny zostać opatrzone danymi zawierającymi daty i godziny prowadzenia obserwacji oraz informacjami na temat panujących wówczas warunków atmosferycznych, tj. temperatury powietrza, opadów, wiatru i zachmurzenia.

Raport oos powinien zawierać załączniki mapowe (w skali umożliwiającej precyzyjną lokalizację) obrazujące przebieg tras przemarszów (np. transektów badawczych) i lokalizację wytypowanych punktów obserwacyjnych przez poszczególnych specjalistów.

Kontrole terenowe wskazane w zakresie raportu oos powinny być wykonywane podczas sprzyjających warunków pogodowych najbardziej odpowiednich dla danej grupy zwierząt objętych badaniami. Dopuszcza się odstępstwa od określonych powyżej terminów spowodowane panującymi w danym

roku warunkami atmosferycznymi, których nie sposób przewidzieć obecnie. Powyższy warunek nie dotyczy badań ptaków z wykorzystaniem radaru, gdyż kontrole dotyczące tej grupy zwierząt należy prowadzić nawet w niekorzystnych warunkach atmosferycznych.

W oparciu o zgromadzony materiał badawczy należy przeprowadzić:

- analizę rozpoznania przebiegu faktycznych tras (dobowych i sezonowych) przelotów ptaków i nietoperzy oraz szlaków migracji płazów;
- klasyfikację stwierdzonych gatunków (dotyczy ptaków i nietoperzy) uwzględniającą ich stopień kolizyjności ze statkami powietrznymi, w szczególności w fazie startu i wznoszenia, jak i manewru schodzenia i lądowania, tj. od ok. 500 m do 0 m nad pow. ziemi (w stosunku do nietoperzy powyższe dotyczy węższego zakresu);
- ocenę ryzyka wystąpienia kolizji z ptakami w obrębie granic lotniska i w buforze 9 km od skraju pasa startowego zwłaszcza na kierunkach planowanego podchodzenia do lądowania i startu na których będzie się odbywał ruch lotniczy i ich wpływu na populacje stwierdzonych gatunków;
- ocenę ryzyka wystąpienia kolizji z nietoperzami w granicach zamierzenia oraz w buforze przynajmniej 250 m od niego zwłaszcza na kierunkach planowanego podchodzenia do lądowania i startu na których będzie się odbywał ruch lotniczy i ich wpływu na populacje stwierdzonych gatunków;
- ocenę ryzyka wystąpienia kolizji z płazami wkraczającymi na pas startowy i drogi kołowania oraz inne utwardzone powierzchnie po których będą poruszały się pojazdy w obrębie terenu lotniska i ich wpływu na populacje stwierdzonych gatunków;
- analizę wpływu zwiększenia liczby operacji lotniczych na przedmiotowym lotnisku, w tym uruchomienia nocnych lotów na stwierdzone populacje ptaków i nietoperzy zarówno w skali krajowej, jak i regionalnej i lokalnej, w tym na gatunki ptaków i nietoperzy stanowiące przedmioty ochrony oraz zdefiniowane w planach zadań ochronnych cele najbliższych obszarów Natura 2000: Ostoja Kozienicka PLB140013 i Puszcza Kozienicka PLH140035.

Należy przedstawić opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, w szczególności na stwierdzone populacje gatunków ptaków, nietoperzy i płazów, wraz z oceną ich skuteczności na etapie eksploatacji i użytkowania oraz likwidacji przedsięwzięcia.

Informacje na temat liczebności i rozmieszczenia chronionych gatunków oraz ich siedlisk, a także przebiegu szlaku (szlaków) migracji płazów i tras przelotów ptaków i nietoperzy należy przedstawić w formie graficznej (na mapach), w skali umożliwiającej dalszą analizę wpływu eksploatacji zamierzenia na ww. formy ochrony przyrody.

W przypadku, gdy mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 17 marca 2022 r. w sprawie formatu dokumentu zawierającego wyniki inwentaryzacji przyrodniczej oraz formatu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 652), należy do zakresu raportu dodać poniższe pkt:

- 1) dokument zawierający wyniki inwentaryzacji przyrodniczej oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko należy zapisać w części:
 - a) tekstowej tych dokumentów – w formacie PDF z możliwością przeszukiwania tekstu oraz w formacie RTF, DOCX, DOC albo ODT;
 - b) tabelarycznej tych dokumentów – w formacie PDF z możliwością przeszukiwania tekstu oraz w formacie XML, XLSX, XLS albo ODS;
 - c) graficznej i kartograficznej tych dokumentów – w formacie PDF.
- 2) dokument zawierający wyniki inwentaryzacji przyrodniczej w części kartograficznej tego dokumentu należy zapisać także w formatach wektorowych SHP lub GPKG wykorzystywanych w systemach informacji przestrzennej.

2. Wykonanie analizy emisji hałasu do środowiska zgodnie z metodyką zalecaną przez Ministra Środowiska, a zatem z wykorzystaniem instrukcji zgodnej z polskimi normami i dostosowanym do nich programem obliczeniowym, przedstawić zagadnienia w formie graficznej, prezentującej zasięgi poszczególnych izolinii poziomów hałasu w porze dnia i nocy oraz wskazującą tereny chronione akustycznie, a także dołączyć wydruki danych wejściowych i arkusze obliczeniowe z programu modelującego rozprzestrzenianie się hałasu.

UZASADNIENIE

W dniu 29 sierpnia 2019 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek, znak: T4/TP/TPPPP/538/08/2019, Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, reprezentowanego przez pełnomocnika – Radosława Rybaka o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Wniosek ten został uzupełniony pismem z dnia 7 października 2019 r., znak: T4/TP/TPPPP/538/08/2019.

Analiza wniosku wykazała, iż przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e) ustawy ooś i tym samym potwierdziła właściwość Regionalnego Dyrektora.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1712, ze zm.) „do spraw wszczętych na podstawie ustaw zmienianych w art. 1 oraz w art. 3 i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe”.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś oraz w § 3 ust. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71, zwanym dalej „rozporządzeniem z dnia 9 listopada 2010 r.”). Zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, zwanym dalej „rozporządzeniem z dnia 10 września 2019 r.”) do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1b ustawy ooś, stosuje się przepisy dotychczasowe. Mając zatem na uwadze, że procedowanie w postępowaniu głównym rozpoczęło się przed dniem wejścia w życie przepisów rozporządzenia z dnia 10 września 2019 r., należy stosować przepisy obowiązujące na mocy rozporządzenia z dnia 9 listopada 2010 r.

W dniu 24 grudnia 2019 r. Regionalny Dyrektor uzyskał opinię Dyrektora Zarządu Zlewni w Radomiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (zwanego dalej „ZZ w Radomiu”) z dnia 19 grudnia 2019 r., znak: WA.ZZŚ.4.436.234.2019.SP, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazującą warunki realizacji i eksploatacji inwestycji.

Następnie, w dniu 29 grudnia 2020 r. Regionalny Dyrektor wydał postanowienie, znak: WOOŚ-II.420.338.2019.TR.9, którym nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia oraz ustalił zakres raportu ooś na zgodny z zapisami art. 66 ustawy ooś, wskazując jednocześnie elementy wymagające szczegółowej analizy.

Postanowieniem z dnia 4 marca 2021 r., znak: WOOŚ-II.420.338.2019.TR.11, Regionalny Dyrektor zawiesił przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu ooś.

W dniu 25 maja 2022 r. wnioskodawca przedłożył raport ooś. W związku z powyższym postanowieniem z dnia 30 maja 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.338.2019.TR.13, Regionalny Dyrektor podjął przedmiotowe postępowanie zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, po nałożeniu oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia został zmieniony zakres inwestycji. W związku z powyższym Regionalny Dyrektor pismem z dnia 25 sierpnia 2022 r., znak: WOOS-II.420.338.2019.TR.16, wezwał Inwestora do przedłożenia karty informacyjnej przedsięwzięcia obejmującej zakres inwestycji zgodny ze zmienionym zakresem raportu ooś.

W odpowiedzi na powyższe w dniu 30 maja 2023 r. do tutejszego organu wpłynęła zaktualizowana karta informacyjna przedsięwzięcia. Ponadto w ww. piśmie Wnioskodawca poinformował tutejszy organ, iż z dniem 1 kwietnia 2023 r. w wyniku przekształcenia (dokonanego na podstawie przepisów ustawy z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1846)) Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” w jednoosobową spółkę akcyjną Skarbu Państwa działającą pod nazwą Polskie Porty Lotnicze Spółka Akcyjna, zgodnie z art. 10 ust. 1 ww. ustawy Polskie Porty Lotnicze Spółka Akcyjna wstąpiła we wszystkie prawa i obowiązki, których podmiotem było Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”.

W związku ze zmianą zakresu inwestycji pismem z dnia 14 września 2023 r., znak: WOOS-II.420.338.2019.TR.20, Regionalny Dyrektor ponownie wystąpił do ZZ w Radomiu o zajęcie stanowiska w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 09 października 2023 r. Regionalny Dyrektor uzyskał opinię ZZ w Radomiu z dnia 03 października 2023 r., znak: WA.ZZS.4.4901.320.2023.SP, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazującą na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś oraz nałożenia obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia następuje przed złożeniem wniosku, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy ooś, o zmianę sposobu użytkowania Lotniska Radom Sadków.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy przedstawionej dokumentacji, uwzględniając uwarunkowania środowiskowe, społeczne i ekonomiczne, a także biorąc pod uwagę charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia, a także treść art. 63 ust. 3 pkt 1) ustawy ooś, Regionalny Dyrektor nie przychylił się do opinii ZZ w Radomiu i postanowił nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz określić zakres raportu ooś, wskazując elementy wymagające szczegółowej analizy, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Przedmiotowa inwestycja obejmuje zmianę warunków eksploatacji Portu Lotniczego w Radomiu polegającą na zwiększeniu ilości operacji lotniczych. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest ok. 4 km na wschód od centrum miasta Radomia, w dzielnicy Sadków.

Operacje lotnicze będą wykonywane zarówno w porze dziennej, jak i nocnej. Przewidywana flota lotnicza obejmuje następujące typy statków powietrznych: B737-800, A320, A321. Będą one wykonywać 95 – 100% operacji lotniczych. Okazjonalnie operacje lotnicze mogą być wykonywane także przy wykorzystaniu innych typów statków powietrznych np. E170, E190, ATR72, Q400, B787 lub innych. Loty nocne będą stanowić ok. 20 % operacji lotniczych, natomiast loty dzienne ok. 80 % operacji.

Docelowy prognozowany dobowy rozkład ruchu lotniczego dla lotnictwa cywilnego kształtuje się następująco:

- Pora dzienna – 35 operacji lotniczych (17 startów i 18 lądowań lub 18 startów i 17 lądowań),
- Pora nocna – 10 operacji lotniczych (5 startów i 5 lądowań).

Oprócz operacji lotniczych cywilnych prowadzone będą również operacje lotnicze wojskowe z wykorzystaniem samolotów szkoleniowych: PZL-130 Orlik, PZL Bryza.

Docelowy prognozowany dobowy rozkład ruchu lotniczego dla lotnictwa państwowego (wojskowego) kształtuje się następująco:

- Pora dzienna – 110 operacji lotniczych (55 startów i 55 lądowań),
- Pora nocna – 18 operacji lotniczych (9 startów i 9 lądowań).

W ramach funkcjonowania lotniska wykonywane będą również loty szkoleniowe w ramach LOT Flight Academy. Typy samolotów szkoleniowych to Tecnam 2008 oraz Tecnam 2006.

Liczba operacji lotniczych o charakterze szkoleniowym może wynieść w ciągu doby 120, w tym 110 operacji lotniczych w porze dziennej i 10 operacji lotniczych w porze nocnej.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieści się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Obecnie na terenie Portu Lotniczego w Radomiu trwają prace polegające na wybudowaniu nowej oraz modernizacji już istniejącej niezbędnej infrastruktury w celu dostosowania obecnego lotniska wojskowego do potrzeb ruchu lotniczego i towarowego w cywilnej działalności lotniczej.

Przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko umożliwi określenie ewentualnych oddziaływań skumulowanych.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

W związku z charakterem wykorzystania terenu inwestycyjnego, na terenie przedsięwzięcia w przeważającej części występują siedliska antropogeniczne. Zgodnie z kartą informacyjną przedsięwzięcia, siedliska leśne i zaroślowe występują wypow na terenie istniejącego lotniska lub w bezpośrednim sąsiedztwie. Reprezentują je dwie większe enklawy leśno-zadrzewieniowe. W północnej części lotniska jest to mały kompleks zadrzewień liściastych (głównie klony zwyczajne) typowo antropogenicznego pochodzenia. W południowo-wschodniej części lotniska znajduje się większy kompleks leśny – Las Janów.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie wiąże się z wykorzystaniem wody, surowców, materiałów, paliw i energii.

W trakcie eksploatacji wystąpi m.in. zapotrzebowanie na wodę, paliwo, energię elektryczną.

Zwiększenie operacji lotniczych przekłada się bezpośrednio na liczbę pasażerów korzystających z lotniska. W związku z tym szacuje się, iż zmiana w eksploatacji lotniska będzie związana ze zwiększeniem zapotrzebowania na wodę wykorzystywaną do celów socjalnych. Szacowane dobowe zapotrzebowanie na wodę będzie wynosiło ok. 150,64 m³/d. Dodatkowe zapotrzebowanie na wodę obejmuje funkcjonowanie myjni pojazdów i cele przeciwpożarowe (testy, ćwiczenia straży lotniskowej). Średnie zapotrzebowanie dobowe do mycia pojazdów to 2,0 m³.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Proponowana zmiana warunków eksploatacji portu lotniczego wiąże się ze zmianą ilości wytwarzanych ścieków, odpadów w stosunku do stanu realizowanego, jak również z emisją do powietrza oraz emisją hałasu. Z uwagi na skalę przedmiotowej inwestycji przeprowadzenie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko pozwoli określić wielkość i zasięg jego oddziaływania, a także umożliwi określenie rodzaju ewentualnych zabezpieczeń minimalizujących wpływ inwestycji na środowisko. Ponadto ww. ocena pozwoli zidentyfikować występowanie ewentualnych konfliktów społecznych związanych z realizacją inwestycji.

Planowana inwestycja spowoduje wzrost emisji hałasu związanego z funkcjonowaniem wszelkiego typu statków powietrznych i pojazdów naziemnych. Cechą charakterystyczną Portu Lotniczego w Radomiu będzie znaczny udział operacji lotniczych wykonywanych przez małe samoloty treningowe zarówno wojskowe (PZL-Orlik) jak i cywilne latające w ramach szkoły pilotażu. Ze względu na dużą moc akustyczną wojskowych samolotów treningowych i dużą ilość operacji lotniczych wykonywanych przez te samoloty, będą miały one widoczny wpływ na rozkładu poziomu hałasu od operacji lotniczych w otoczeniu lotniska. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, już obecnie ruch samolotów wojskowych powoduje hałas który na granicach najbliższych terenów chronionych zbliża się do wartości dopuszczalnej.

Zgodnie z kartą informacyjną przedsięwzięcia funkcjonowanie Portu Lotniczego w Radomiu w porze dnia i nocy przy prognozowanej ilości operacji lotniczych może naruszać standardy akustyczne. Ze względu na charakter źródła hałasu – statki powietrzne – zastosowanie technicznych środków ochrony przed hałasem nie jest możliwe. Nie ma także możliwości zredukowania poziomu hałasu u źródła. Wprowadzenie modyfikacji w warunkach eksploatacji lotniska może spowodować również konieczność ustalenia granic obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z art. 63 ust. 3 pkt 1) ustawy ooś, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko stwierdza się obligatoryjnie, jeżeli możliwość realizacji przedsięwzięcia, o którym mowa w ust. 1, jest uzależniona od ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Na terenie portu lotniczego może dojść do szeregu zdarzeń o charakterze awarii. Mogą to być:

- katastrofy statków powietrznych;
- awaryjne lądowania wiążące się z zagrożeniem zdrowia ludzi i środowiska;
- pożary obiektów lotniskowych;
- zdarzenia w wyniku których dochodzi do rozlania się substancji ciekłych, palnych lub trujących;
- alarmy i rzeczywiste ataki terrorystyczne.

Dla prawidłowego funkcjonowania portu lotniczego przewiduje się lokalizację obiektów dla różnego typu służb. Należy tu wymienić między innymi obiekty jednostki (LSP) lotniskowej straży pożarnej. Ponadto w rezerwie w porcie lotniczym przechowywane będą zapasy środków gaśniczych.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstanie:

Przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko pozwoli na dokładne określenie przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że w wyniku eksploatacji inwestycji mogą pojawić się sytuacje związane z występowaniem zagrożeń dla zdrowia ludzi, np. awaryjne lądowania. Przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko pozwoli na ocenę skali tych zdarzeń.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują obszary wodno-błotne i inne obszary o płytkim zaleganiu wód gruntowych.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i nie dotyczy środowiska morskiego.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górkimi. W południowo-wschodniej części lotniska znajduje się duży kompleks leśny, tzw. Las Janów.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w zasięgu obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, a także stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Przedsięwzięcie usytuowane jest w obrębie głównego zbiornika wód podziemnych (GZWP) nr 405 Niecka Radomska.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Zamierzenie zlokalizowane będzie poza obszarowymi formami ochrony przyrody. Najbliższym obszarem chronionym jest Obszar Chronionego Krajobrazu Iłża-Makowiec zlokalizowany w odległości ok. 3,7 km na południe od granic lotniska. Najbliższe obszary Natura 2000 - Ostoja Kozienicka PLB140013 i Puszcza Kozienicka PLH140035 położone są odpowiednio w odległościach: ok. 4,4 km i 4,6 km na północny-wschód od granic zamierzenia.

Biorąc pod uwagę, że wśród przedmiotów ochrony ww. obszarów naturowych są gatunki ptaków i nietoperzy nie można wykluczyć wystąpienia negatywnych oddziaływań związanych z funkcjonowaniem przedsięwzięcia.

Wznowienie funkcjonowania lotniska, planowane zwiększenie operacji powietrznych w porze dziennej (w stosunku do stanu sprzed zamknięcia lotniska), a także uruchomienie operacji w porze nocnej (do tej pory loty samolotów pasażerskich nie odbywały się w godzinach nocnych) może przyczynić się do wystąpienia negatywnych oddziaływań na faunę, w szczególności na przedstawicieli ww. grup kręgowców. Wobec tego nie można wykluczyć, że przywrócone do funkcjonowania lotnisko i jego okolica są wykorzystywane w jakimś stopniu przez dzikie zwierzęta, a zwłaszcza przez ptaki, nietoperze i płazy.

Zakres raportu oś dotyczący zastosowania radaru do obserwacji przelotów awifauny oraz określone wskazówki metodyczne są generalnie zgodne ze stanowiskiem Regionalnego Dyrektora wyrażonym w postanowieniu z dnia 29 grudnia 2020 r., znak: WOOŚ-II.420.338.2019.TR.9, zgodnie z którym kontrole z wykorzystaniem radaru są kluczowe w kontekście uruchomienia nocnych lotów na lotnisku. Tego typu obserwacje nastawione są przede wszystkim na wykrycie migrantów. Zgodnie z badaniami prowadzonymi przez Skakuja i Szmita (2011) 85-90% kolizji z ptakami ma miejsce na pułapie do około 500 m nad poziomem gruntu, który osiągany jest przez samoloty na około 9 km przed początkiem pasa startowego. Z tego powodu zakresu badań nie można ograniczać tylko do samych granic lotniska i jego bezpośredniego sąsiedztwa, lecz należy uwzględnić odpowiedni bufor, gdyż w odległości do 9 km od początku/końca pasa startowego rozciąga się strefa zagrożenia bezpośredniego kolizjami statków powietrznych z ptakami.

Biorąc pod uwagę przynajmniej 2 z 3 gatunków nietoperzy (mopka i nocka dużego) stanowiących przedmioty ochrony najbliższego obszaru siedliskowego Natura 2000 Puszcza Kozienicka PLH140035, potencjalny zasięg ich lotów na żerowiska oraz odległości jakie są zdolne przebyć pomiędzy kryjówkami letnimi, a zimowymi (Sachanowicz, Ciechanowski 2005), a także zagrożenia zidentyfikowane w planie zadań ochronnych (pzo) ww. obszaru (G05.11 Śmierć lub uraz w wyniku kolizji czy E06 Inne rodzaje aktywności człowieka związane z urbanizacją, przemysłem etc.) nie można wykluczyć, że funkcjonowanie lotniska w planowanym zakresie może kolidować z przebiegiem tras dobowych, jak i sezonowych wędrówek nietoperzy oraz przyczynić się do wzrostu ich śmiertelności.

Ze względu na obecność w sąsiedztwie (poza granicami lotniska) co najmniej kilku zbiorników wodnych (potencjalne miejsca rozrodu płazów) zlokalizowanych w buforze do ok. 1 km od terenu zamierzenia oraz „Lasu Janów” (potencjalne miejsce zimowania płazów) w południowo-wschodniej jego części nie można wykluczyć, że teren lotniska może być miejscem żerowania, a przynajmniej obszarem przemieszczania się lokalnej populacji płazów zarówno w cyklu dobowym, jak i sezonowym. Mimo tego, że teren lotniska jest wygrodzony to ze względu na niewielkie rozmiary płazów istnieje prawdopodobieństwo przekraczania go przez tę grupę drobnych kręgowców. Wyraźny nacisk położony w zakresie raportu oos na konieczność wykonania kontroli nocnych płazów wynika z faktu, że większość gatunków przejawia szczyt aktywności o zmierzchu i w nocy (dotyczy szczególnie dorosłych osobników wczesnowiosennych gatunków). Dodatkowo zgodnie z Głowacińskim i Surą (2018) żaba trawna podczas sezonowych migracji *wykazuje skłonność do zatrzymywania się w miejscach cieplejszych, zwłaszcza na rozgrzanym asfalcie* co w przypadku utwardzonych powierzchni w obrębie lotniska może skutkować jej rozjeżdżaniem.

W przedmiotowej sprawie należy zastosować zasadę przezorności, która w przypadku, gdy nie ma pewności co do braku naruszenia ograniczeń obowiązujących w stosunku do ww. form ochrony przyrody nakazuje przyjąć założenie, że mogą one wystąpić. Biorąc powyższe pod uwagę oraz uwzględniając łączne uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy oos, tj. po przeprowadzeniu analizy rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia oraz jego usytuowania, na podstawie przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia i zawartych w niej założeń realizacyjnych stwierdzić należy, że w przedmiotowej sprawie zachodzą szczególne przesłanki wymienione w art. 63 ww. ustawy kwalifikujące inwestycję do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją funkcjonowanie lotniska w porze dnia i nocy przy prognozowanej ilości operacji lotniczych będzie naruszać standardy akustyczne. Zwiększenie operacji lotniczych będzie wiązać się z koniecznością utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie leży w obszarze o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia:

- na terenie gminy Radom wynosi 1872 os./km²,
- na terenie gminy Skaryszew wynosi 87 os./km²,
- na terenie gminy Gózd wynosi 111 os./km²,
- na terenie gminy Jedlnia-Letnisko wynosi 192 os./km².

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w rejonie realizacji przedsięwzięcia nie znajdują się uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Zgodnie z opinią ZZ w Radomiu z dnia 03 października 2023 r., znak: WA.ZZŚ.4.4901.320.2023.SP, przedmiotowa inwestycja nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

3. Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko pozwoli na określenie zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Na podstawie informacji zawartych w posiadanej przez Regionalnego Dyrektora dokumentacji nie można stwierdzić braku możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pozwoli dokładnie określić wielkość i złożoność oddziaływania.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Informacje zawarte w dokumentacji potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie będzie oddziaływać na środowisko, jednakże przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pozwoli na dokładne określenie rodzaju i skali możliwego oddziaływania inwestycji na środowisko wynikających z czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Przeprowadzenie oceny oddziaływania pozwoli ocenić czy oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego będą podlegały kumulacji z oddziaływaniami innych przedsięwzięć w stopniu powodującym zwiększenie lokalnych uciążliwości.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Raport ooś powinien wskazać skuteczne metody minimalizowania prognozowanego oddziaływania na środowisko.

Po analizie przedłożonych dokumentów i biorąc pod uwagę powyższe postanowiono jak w sentencji.

Wykonany raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko pozwoli w pełni rozpoznać skalę i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz przeanalizować spektrum i zasięg przestrzenny generowanych przez nie oddziaływań, a także adekwatnych do nich rozwiązań chroniących środowisko.

POUCZENIE

Na postanowienie przysługuje zażalenie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, w terminie 7 dni od daty jego doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia zażalenia strona może zrzec się prawa do wniesienia zażalenia wobec organu administracji publicznej, który wydał postanowienie.

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia zażalenia przez ostatnią ze stron postępowania, postanowienie staje się ostateczne i prawomocne.



- REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Siembida

Otrzymują:

1. Polskie Porty Lotnicze S.A., reprezentowana przez pełnomocnika – Radosława Rybaka,
ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa;
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa;
3. aa-

Do wiadomości:

- Dyrektor Zarządu Zlewni w Radomiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
ul. Parkowa 2A
26-600 Radom

