



Warszawa, dnia 12 czerwca 2025 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.338.2019.TR.30

**DECYZJA  
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e), art. 82 i art. 85 ust. 1 oraz ust. 2 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 (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572, zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 29 sierpnia 2019 r., znak: T4/TP/TPPPP/538/08/2019, Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, reprezentowanego przez pełnomocnika – [REDACTED], uzupełnionego pismem z dnia 7 października 2019 r., znak: T4/TP/TPPPP/538/08/2019

**ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na: zmianie przedsięwzięcia realizowanego polegającego na zwiększeniu operacji lotniczych w ramach działalności Portu Lotniczego w Radomiu według wariantu proponowanego przez wnioskodawcę i jednocześnie:**

**1. Określam:**

**1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Port Lotniczy w Radomiu jest obiektem wojskowym współużytkowanym, a warunki współużytkowania lotniska dla celów wojskowych i dla potrzeb lotnictwa cywilnego reguluje Umowa operacyjna. Przedmiotowe przedsięwzięcie polegało będzie na zwiększeniu liczby cywilnych operacji lotniczych w ramach działalności Portu Lotniczego w Radomiu. Operacje lotnicze będą wykonywane zarówno w porze dziennej, jak i nocnej.

Pozostałe elementy, wchodzące zarówno w skład infrastruktury Portu Lotniczego w Radomiu, jak również warunki jego eksploatacji, pozostają bez zmian, tj. nie są częścią rozpatrywanego przedsięwzięcia, ani nie są rozpatrywane w ramach niniejszej decyzji.

Prognozowany ruch lotniczy dla pory dnia i nocy dla operacji cywilnych będzie wyglądał następująco:

| Rodzaj ruchu                                 | Prognoza ruchu          |                        |
|----------------------------------------------|-------------------------|------------------------|
|                                              | Dzień                   | Noc                    |
| Lotnictwo cywilne<br>(B737-800, A320, A321)  | 35 operacji lotniczych  | 10 operacji lotniczych |
| loty szkoleniowe w ramach LOT Flight Academy | 110 operacji lotniczych | 10 operacji lotniczych |

Oprócz operacji lotniczych cywilnych na lotnisku prowadzone będą nadal operacje lotnicze wojskowe z wykorzystaniem samolotów szkoleniowych: PZL-130 Orlik, PZL Bryza - 110 operacji lotniczych (55 startów i 55 lądowań) w ciągu dnia i 18 operacji lotniczych (9 startów i 9 lądowań) w nocy.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

**1.2. istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania tego przedsięwzięcia oraz nakładam obowiązek działań ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich oraz nakładam obowiązek działań polegających na unikaniu, zapobieganiu, ograniczeniu oddziaływania przedsięwzięć na środowisko, zgodnie z którymi należy:**

- 1.2.1. Powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w pojemnikach/kontenerach, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu o utwardzonej powierzchni, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem.
- 1.2.2. Powstające na etapie eksploatacji inwestycji odpady inne niż niebezpieczne o kodzie 16 01 03, magazynować w wyznaczonym miejscu w stosach lub pryzmach w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem.
- 1.2.3. Odpady niebezpieczne powstające na etapie eksploatacji inwestycji magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach/kontenerach (lub innych urządzeniach przeznaczonych do magazynowania odpadów niebezpiecznych), odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych; miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych należy oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 1.2.4. Odpady medyczne (powstałe na etapie eksploatacji inwestycji) gromadzić selektywnie w odpowiednich pojemnikach lub/i workach w miejscu ich powstawania, a następnie magazynować w przeznaczonych na ten cel pomieszczeniach albo stacjonarnym lub przenośnym urządzeniu chłodniczym, w zależności od ilości i rodzaju wytworzonych odpadów; miejsca magazynowania ww. odpadów należy oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych oraz dostępem owadów, gryzoni i innych zwierząt.
- 1.2.5. Na etapie eksploatacji inwestycji teren przedsięwzięcia wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku ich awaryjnego wycieku zanieczyszczenia niezwłocznie usunąć; ze zużyтыми środkami do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych postępować jak z odpadem niebezpiecznym.
- 1.2.6. Wszystkie odpady magazynować selektywnie w sposób niepowodujący rozprzestrzeniania się odpadów.
- 1.2.7. Wszystkie odpady należy przekazywać uprawnionym podmiotom do zagospodarowania.
- 1.2.8. Ścieki socjalno – bytowe z terminala pasażerskiego należy odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej.
- 1.2.9. Ścieki socjalno – bytowe ze statków powietrznych należy przy pomocy wozów asenizacyjnych kierować do oczyszczalni ścieków sanitarnych.
- 1.2.10. Ścieki z odladzania należy odprowadzać do bezodpływowych zbiorników wybieralnych, a następnie wywozić do utylizacji.
- 1.2.11. Ścieki przemysłowe poddawać procesowi podczyszczania w separatorach i osadnikach, a następnie odprowadzać do zewnętrznej sieci kanalizacji sanitarnej.
- 1.2.12. Wody opadowe i roztopowe z terenu portu lotniczego po uprzednim podczyszczeniu w osadniku i lamelowym separatorze substancji ropopochodnych odprowadzać za pośrednictwem wylotów W1, W4 i W7 do ziemi, a następnie do Potoku Północnego lub kanalizacji deszczowej.
- 1.2.13. W przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych, zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a zużyte środki do neutralizacji substancji ropopochodnych przekazać uprawnionym odbiorcom; podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz



usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.

- 1.2.14. Wodę pobierać z sieci wodociągowej.
- 1.2.15. W terminie do 3 lat od dnia zmiany zakresu funkcjonowania lotniska należy opracować i wdrożyć do stosowania program ograniczający ryzyko kolizji samolotów z ptakami np. odstraszenie (płoszenie) ptaków, w ramach zarządzania zagrożeniami środowiskowymi.
- 1.2.16. Należy ograniczyć możliwości gniazdowania ptaków stwarzających zagrożenie dla ruchu lotniczego (głównie gołąb miejski *Columba livia forma urbana*, grzywacz *Columba palumbus*, pustułka *Falco tinnunculus*, szpak *Sturnus vulgaris*, wrona siwa *Corvus cornix*) na budynkach lotniska i w jego otoczeniu poprzez m.in. zabezpieczanie otworów wentylacyjnych, ograniczanie dostępu poprzez wieszanie siatek, jeśli to możliwe, stosowanie kolców antyptasich z osłonami plastikowymi itp.
- 1.2.17. W obrębie lotniska, a w szczególności w rejonach wykonywania manewrów przez statki powietrzne i poruszania się innych pojazdów obsługi naziemnej lotniska należy zastosować oświetlenie ograniczające przywabianie owadów, a zwłaszcza polujących na nie nietoperzy i płazów.
- 1.2.18. W przypadku stwierdzenia wzmożonej migracji płazów w rejonie powierzchni utwardzonych (droga startowa, drogi kołowania itp.) należy je szczelnie wygrodzić od przylegających do nich powierzchni trawiastych za pomocą ochronnych płotków herpetologicznych; długość płotków oraz sposób ich przebiegu, a także czas rozstawiania i zdejmowania dostosować do potrzeb; prace realizować pod nadzorem specjalisty posiadającego wiedzę i oświadczenie z dziedziny herpetologii.
- 1.2.19. Podczas pielęgnacji powierzchni trawiastych w obrębie lotniska:
  - 1.2.19.1. Nie stosować środków ochrony roślin, w szczególności fungicydów, herbicydów, insektycydów, moluskocydów;
  - 1.2.19.2. Prowadzić koszenie na wysokości nie niższej niż 10-15 cm nad powierzchnią gruntu;
  - 1.2.19.3. Nie prowadzić zabiegów pielęgnacyjnych, w szczególności nie kosić w okresie wzmożonej wiosennej migracji płazów, która w przypadku niektórych gatunków przebiega z równie dużą intensywnością również za dnia; wzmożona migracja płazów (dotyczy 5 gatunków, które zinwentaryzowano na terenie lotniska) obejmuje okres od końca lutego do końca kwietnia, lecz z uwagi na uwarunkowania pogodowe w danym roku wskazanego przedziału nie należy traktować trwale, lecz orientacyjnie; podjęcie decyzji o rozpoczęciu działań pielęgnacyjnych (dotyczy głównie koszenia) pozostawia się do ustalenia przez nadzór herpetologiczny, który będzie prowadził monitoring płazów w granicach lotniska.

## 2. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej. Zakres analizy porealizacyjnej powinien obejmować hałas powodowany wszystkimi operacjami lotniczym oraz hałas powodowany przez naziemne źródła hałasu.

Lokalizacja punktów pomiarowych poziomu hałasu lotniczego do analizy porealizacyjnej:

| L.p. | Symbol | Lokalizacja                                         | Współrzędne (Państwowy Układ Współrzędnych Geodezyjnych 1992) |        | Uwagi                                                                  |
|------|--------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------|------------------------------------------------------------------------|
|      |        |                                                     | X[m]                                                          | [Y]    |                                                                        |
| 1    | PL-1   | P22g (lub w sąsiedztwie)                            | 652557                                                        | 393188 | Tereny o największym stopniu narażenia na hałas od operacji lotniczych |
| 2    | PL-2   | P36b (lub w sąsiedztwie)                            | 652700                                                        | 393608 |                                                                        |
| 3    | PL-3   | P17g (lub w sąsiedztwie)                            | 65310                                                         | 393010 |                                                                        |
| 4    | PL-4   | P9g (lub w sąsiedztwie)                             | 655455                                                        | 394076 |                                                                        |
| 5    | PL-5   | P6g (lub w sąsiedztwie)                             | 655220                                                        | 394499 |                                                                        |
| 6    | PLw-6  | ul. Czeremchowa 12 (działka 75/1) lub w sąsiedztwie | 651448                                                        | 392959 | W osi drogi startowej                                                  |

|   |       |                                                                                  |        |        |                          |
|---|-------|----------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------------------------|
|   |       |                                                                                  |        |        |                          |
| 7 | PLw-7 | Działka nr 142502_2.0012.15<br>lub w sąsiedztwie (Gmina<br>Gózd, obręb Klawatka) | 657516 | 394678 | W osi drogi<br>startowej |

Lokalizacja punktów pomiarowych poziomu hałasu naziemnego do analizy porealizacyjnej:

| L.p. | Symbol | Lokalizacja              | Współrzędne (Państwowy<br>Układ Współrzędnych<br>Geodezyjnych 1992) |        | Uwagi                                     |
|------|--------|--------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------|
|      |        |                          | X[m]                                                                | [Y]    |                                           |
| 1    | P-1    | P22g (lub w sąsiedztwie) | 652557                                                              | 393188 | -                                         |
| 2    | P-2    | P36b (lub w sąsiedztwie) | 652696                                                              | 393684 | Na ostatniej<br>4 kondygnacji<br>budynku  |
| 3    | P-3    | P17g (lub w sąsiedztwie) | 653107                                                              | 393010 | -                                         |
| 4    | P-4    | P9g (lub w sąsiedztwie)  | 655455                                                              | 394076 | -                                         |
| 5    | P-5    | P6g (lub w sąsiedztwie)  | 655220                                                              | 394499 | -                                         |
| 6    | P-6    | P63b (lub w sąsiedztwie) | 394498                                                              | 653283 | Na ostatniej,<br>3 kondygnacji<br>budynku |

Analiza porealizacyjna powinna obejmować w minimalnym zakresie wskazane powyżej punkty.

Analizę porealizacyjną należy wykonać w terminie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do eksploatacji i jednocześnie w warunkach zapewniających możliwość wykonania pomiarów poziomu hałasu w czasie operacji lotniczych wykonywanych przez samoloty pasażerskie (determinujące zasięg oddziaływania akustycznego lotniska), a także szkoleniowe i wojskowe.

Analizę porealizacyjną należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w formie drukowanej i na nośnikach cyfrowych w terminie 6 miesięcy od dnia jej wykonania.

Po wykonaniu analizy porealizacyjnej, w przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie emisji hałasu i drgań, należy zastosować odpowiednie zabezpieczenia minimalizujące negatywne oddziaływanie przedmiotowej inwestycji. Jeżeli nie będzie możliwości technicznych, technologicznych i organizacyjnych, by zapobiec ewentualnym przekroczeniom dopuszczalnych poziomów hałasu, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

### **3. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w następującym zakresie i terminie:**

#### **3.1. monitoring przyrodniczy w zakresie ornitofauny:**

**3.1.1.** celem jest analiza bezpieczeństwa ruchu lotniczego na etapie eksploatacji;

**3.1.2.** specjalista: ekspert ds. bezpieczeństwa ruchu lotniczego; ornitolog;

**3.1.3.** metodyka winna być opracowana na podstawie n/w publikacji:

- Skakuj M. 2020. Zarządzanie Zagrożeniami Środowiskowymi na lotniskach w FIR Warszawa, część 1 – Porty lotnicze, wersja 01/-06/2020. ULC, Warszawa 2020;
- wg metodyki dedykowanej i przygotowanej przez eksperta ornitologa z wykorzystaniem: Chylarecki P., Sikora A., Cenian Z., Chodkiewicz T. (red.) 2015. Monitoring ptaków lęgowych. Poradnik metodyczny. Wydanie 2. GIOŚ, Warszawa.

**3.1.4.** zasady realizacji monitoringu winny być zgodne ze wskazaniem zawartym w tabeli poniżej.



| Lp. | Zakres                                                       | Czas trwania                                                                                         | Gatunki                                                                                                   | Wyniki monitoringu                                                                                                                   |
|-----|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | Stanowiska lęgowe dużych gatunków ptaków (SOL <sup>1</sup> ) | w okresie III-VII każdego roku                                                                       | bocian biały, bielik, żuraw,                                                                              | Rozmieszczenie i liczebność;<br>Dane ilościowe i przestrzenne nt. populacji i stanowisk lęgowych gatunków ornitofauny                |
| 2   | Kolonie lęgowe (SOL)                                         | w okresie IV-VI przez 3 lata od dnia oddania inwestycji do eksploatacji, a następnie co trzeci rok   | gawron                                                                                                    | Rozmieszczenie i liczebność;<br>Dane ilościowe i przestrzenne nt. populacji i stanowisk lęgowych                                     |
| 3   | Miejsca koncentracji (SOL)                                   | w okresie VIII-III, przez 3 lata od dnia oddania inwestycji do eksploatacji, następnie co trzeci rok | siewka złota, czajka, grzywacz, gęgawa, gęś białoczelna, gęś tundrowa, żuraw, bocian biały i czapla biała | Dane ilościowe i przestrzenne nt. miejsc koncentracji ptaków z populacji migrujących i zimujących w strefach przyległych do lotniska |

**3.1.5.** sprawozdanie z przeprowadzonego monitoringu w danym sezonie monitoringowym, należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie nie później niż pół roku po jego zakończeniu.

**3.2.** monitoring śmiertelności ptaków w wyniku kolizji ze statkami powietrznymi:

**3.2.1.** lokalizacja: wg wytycznych eksperta ds. bezpieczeństwa ruchu lotniczego, ornitologa;

**3.2.2.** specjalista: ekspert ds. bezpieczeństwa ruchu lotniczego, ornitolog;

**3.2.3.** metodyka na podstawie: Skakuj M. 2020. Zarządzanie Zagrożeniami Środowiskowymi na lotniskach w FIR Warszawa, część 1 – Porty lotnicze, wersja 01/-06/2020. ULC, Warszawa 2020;

**3.2.4.** termin: corocznie przez 3 lata od daty rozpoczęcia eksploatacji planowanego przedsięwzięcia;

**3.2.5.** wyniki monitoringu: dane ilościowe oraz jakościowe nt. gatunków po kolizjach ze statkami powietrznymi; dane portu lotniczego gromadzone w ramach obligatoryjnego zgłaszania kolizji z ptakami.

**3.2.6.** sprawozdanie z przeprowadzonego monitoringu w danym sezonie monitoringowym, należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie nie później niż pół roku po jego zakończeniu.

**3.3.** monitoring śmiertelności chiropterofauny w wyniku kolizji z samochodami oraz startującymi i lądującymi samolotami:

**3.3.1.** monitoring śmiertelności nietoperzy w wyniku kolizji z samochodami:

**3.3.1.1.** lokalizacja: sieć transektów wyznaczonych na potrzeby realizacji przedmiotowego monitoringu;

**3.3.1.2.** specjalista: chiropterolog, jak również osoby przeszkolone przez eksperta chiropterologa;

**3.3.1.3.** metodyka: wg metodyki dedykowanej i przygotowanej przez doświadczonego w takich badaniach eksperta chiropterologa;

**3.3.1.4.** termin: 3 i 6 rok od daty rozpoczęcia eksploatacji planowanego przedsięwzięcia;

**3.3.1.5.** wyniki monitoringu: dane ilościowe oraz jakościowe nt. gatunków nietoperzy ginących wskutek kolizji z samochodami; zaproponowanie ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących.

<sup>1</sup> SOL – Strefa Otoczenia Lotniska (7 km od Punktu referencyjnego portu lotniczego (ARP))

- 3.3.1.6.** sprawozdanie z przeprowadzonego monitoringu w danym sezonie monitoringowym, należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia jego zakończenia.
- 3.3.2.** monitoring śmiertelności nietoperzy w wyniku kolizji ze statkami powietrznymi:
- 3.3.2.1.** lokalizacja: teren lotniska;
- 3.3.2.2.** specjalista: ekspert ds. bezpieczeństwa ruchu lotniczego, chiropterolog;
- 3.3.2.3.** metodyka: na podstawie Skakuj M. 2020. Zarządzanie Zagrożeniami Środowiskowymi na lotniskach w FIR Warszawa, część 1 – Porty lotnicze, wersja 01/-06/2020. ULC, Warszawa 2020;
- 3.3.2.4.** okres realizacji: przez 3 lata od daty rozpoczęcia eksploatacji planowanego przedsięwzięcia;
- 3.3.2.5.** wyniki monitoringu: dane ilościowe oraz jakościowe nt. gatunków ulegających kolizjom ze statkami powietrznymi; dane dla portu lotniczego gromadzone w ramach obligatoryjnego zgłaszania kolizji ze zwierzętami.
- 3.3.2.6.** sprawozdanie z przeprowadzonego monitoringu w danym sezonie monitoringowym, należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia jego zakończenia.
- 3.4.** monitoring sezonowej (wiosennej) migracji płazów do miejsc rozrodu w obrębie powierzchni utwardzonych (droga startowa, drogi kołowania i inne) oraz ich śmiertelności w obrębie ww. powierzchni utwardzonych oraz elementów ich odwodnienia (np. korytek krakowskich lub otwartych urządzeń podczyszczających) mogących stanowić pułapki dla drobnych zwierząt, w tym dla płazów i gadów:
- 3.4.1.** lokalizacja: teren lotniska;
- 3.4.2.** specjalista: ekspert ds. bezpieczeństwa ruchu lotniczego, herpetolog;
- 3.4.3.** metodyka: zgodna z wykonanym monitoringiem przedinwestycyjnym;
- 3.4.4.** okres realizacji: przez 3 lata od daty rozpoczęcia eksploatacji planowanego przedsięwzięcia;
- 3.4.5.** wyniki monitoringu: dane ilościowe oraz jakościowe nt. migrujących gatunków oraz ulegających kolizjom podczas sezonowych migracji w obrębie powierzchni utwardzonych oraz elementów ich odwodnienia stwarzających potencjalne ryzyko ich uwięzienia;
- 3.4.6.** sprawozdanie z przeprowadzonego monitoringu w danym sezonie monitoringowym, należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia jego zakończenia.

### **Uzasadnienie**

W dniu 29 sierpnia 2019 r. wpłynął do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wniosek, znak: T4/TP/TPPPP/538/08/2019, Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, reprezentowanego przez pełnomocnika – [REDAKTURA] 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) „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”) 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 eksploatacji inwestycji.

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.

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 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 26 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: WOOŚ-II.420.338.2019.TR.16, wezwał wnioskodawcę 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 (zwaną dalej „PPL”), 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: WOOŚ-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 z dnia 03 października 2023 r., znak: WA.ZZŚ.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. Ww. opinia została uwzględniona w pkt 1.2.6. - 1.2.8. i 1.2.10.- 1.2.14. sentencji niniejszej decyzji.

Następnie, w dniu 20 października 2023 r. Regionalny Dyrektor wydał postanowienie, znak: WOOS-II.420.338.2019.TR.23, którym nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia oraz ustalił zakres raportu ooś zgodny z zapisami art. 66 ustawy ooś, wskazując jednocześnie elementy wymagające szczegółowej analizy. Zgodnie z pismem PPL z dnia 23 listopada 2023 r., złożony w dniu 26 maja 2022 r. raport ooś jest zgodny z założeniami zaktualizowanej karty informacyjnej przedsięwzięcia, zatem dalsze procedowanie w sprawie zostało oparte na tym właśnie dokumencie.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 1 lutego 2024 r., znak: WOOS-II.420.338.2019.TR.25, wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia ww. raportu. Ww. uzupełnienie raportu wpłynęło w dniu 30 września 2024 r. Pismem z dnia 29 listopada 2024 r., znak: WOOS-II.420.338.2019.TR.26, Regionalny Dyrektor ponownie wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia ww. raportu. Uzupełnienie wpłynęło w dniach 30 grudnia 2024 r. i 31 stycznia 2025 r.

Regionalny Dyrektor w trakcie prowadzonego postępowania przeanalizował dokumentację zgromadzoną w sprawie. Przeprowadzona analiza - o której mowa powyżej - potwierdziła, że treść przedłożonego raportu ooś i jego uzupełnień jest zgodna z art. 66 ustawy ooś, a zawarte w niej warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru i skali oddziaływania inwestycji na środowisko. Regionalny Dyrektor, w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko, wziął pod uwagę i uwzględnił ww. ustalenia zawarte w raporcie ooś i określił na ich podstawie:

- 1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.1 sentencji niniejszej decyzji);
- 2) warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania tego przedsięwzięcia oraz nałożył obowiązek działań ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich oraz nałożył obowiązek działań polegających na unikaniu, zapobieganiu, ograniczeniu oddziaływania przedsięwzięć na środowisko (pkt 1.2 sentencji niniejszej decyzji);
- 3) konieczność wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 2. sentencji niniejszej decyzji);
- 4) konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze (pkt 3. sentencji niniejszej decyzji).

Lotnisko w Radomiu jest obiektem wojskowym współużytkowanym, a warunki współużytkowania lotniska dla celów wojskowych i dla potrzeb lotnictwa cywilnego reguluje Umowa operacyjna. Przedmiotowe przedsięwzięcie polegało będzie na zwiększeniu liczby cywilnych operacji lotniczych w ramach działalności Portu Lotniczego w Radomiu. Cywilne operacje lotnicze będą wykonywane zarówno w porze dziennej, jak i nocnej.

Pozostałe elementy, wchodzące zarówno w skład infrastruktury Portu Lotniczego w Radomiu, jak również warunki jego eksploatacji, pozostają bez zmian, tj. nie są częścią rozpatrywanego przedsięwzięcia, ani nie są rozpatrywane w ramach niniejszej decyzji.

Prognozowany ruch lotniczy dla pory dnia i nocy dla operacji cywilnych będzie wyglądał następująco:

| Rodzaj ruchu                                   | Prognoza ruchu         |                        |
|------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
|                                                | Dzień                  | Noc                    |
| Lotnictwo cywilne<br>(B737-800, A320,<br>A321) | 35 operacji lotniczych | 10 operacji lotniczych |



|                                              |                         |                        |
|----------------------------------------------|-------------------------|------------------------|
| loty szkoleniowe w ramach LOT Flight Academy | 110 operacji lotniczych | 10 operacji lotniczych |
|----------------------------------------------|-------------------------|------------------------|

Oprócz operacji lotniczych cywilnych na lotnisku prowadzone będą nadal operacje lotnicze wojskowe z wykorzystaniem samolotów szkoleniowych: PZL-130 Orlik, PZL Bryza - 110 operacji lotniczych (55 startów i 55 lądowań) w ciągu dnia i 18 operacji lotniczych (9 startów i 9 lądowań) w nocy.

Racjonalny wariant alternatywny obejmuje zwiększenie liczby operacji lotniczych: 130 operacji cywilnych w ciągu doby, w tym 110 w porze dnia oraz 20 w porze nocy. Nie przewiduje jednak wykorzystywania lotniska do celów obsługi małych cywilnych samolotów szkoleniowych. Oprócz operacji lotniczych cywilnych na lotnisku prowadzone będą również operacje lotnicze wojskowe – zgodne z założeniami wariantu proponowanego.

Regionalny Dyrektor podzielił argumentację przytoczoną w raporcie oos w kwestii celowości i pozytywnych skutków wykonania przedsięwzięcia w wariantcie wskazanym przez wnioskodawcę.

Warunki, o których mowa w sentencji niniejszej decyzji, znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego i można umotywować je w przedstawiony poniżej sposób.

Lokalizacja Portu Lotniczego Warszawa - Radom w obrębie miasta w istotny sposób rzutuje na uwarunkowania, w jakich funkcjonuje on w chwili obecnej, a przede wszystkim w jakich funkcjonować będzie w przyszłości, wraz z rozwojem terenów zabudowanych miasta i wraz ze wzrostem zapotrzebowania na usługi przewozowe. Planowane przedsięwzięcie ma charakter organizacyjny i nie wiąże się z realizacją inwestycji budowlanych, przyczyni się jednakże do zmiany charakteru oddziaływania lotniska w Radomiu w zakresie klimatu akustycznego.

Etap realizacji przedsięwzięcia w żaden sposób nie wiąże się z emisją hałasu. Planowane przedsięwzięcie zaś na etapie funkcjonowania wiąże się ze wzrostem emisji hałasu do środowiska. Dotyczy to zarówno emisji hałasu od operacji lotniczych, jak też emisji hałasu ze źródeł naziemnych (statki powietrzne, pojazdy i urządzenia obsługi itp.). Na terenie lotniska podjęto już szereg działań mających na celu ograniczenie oddziaływania akustycznego. W szczególności zaprojektowano ekran akustyczny oddzielający strefę znaczącej emisji hałasu (płyty postojowej) od terenów zabudowy mieszkaniowej (ekran o wysokości 5 m nad poziom terenu i długości 887 metrów, biegnący granicą lotniska, równoległe do ul. Lotniczej). Oprócz ekranu akustycznego elementami ograniczającymi propagację hałasu na kierunku zachodnim są budynki B1-B3, ekrany przeciwpodmuchowe o wysokości 4 m i inne mniejsze obiekty. Emisja hałasu z płyty postojowej jest także częściowo ograniczona przez pirs terminalu lotniska i sam terminal. Ograniczenie emisji hałasu ze źródeł związanych np. z systemami wentylacyjnymi budynków portu została zrealizowana bądź przez optymalne umiejscowienie źródła hałasu, bądź przez zastosowanie osłon, tak jak to ma miejsce w przypadku terminalu.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nie planuje się kolejnych celowych działań technicznych ograniczających emisję hałasu, ponieważ nie są one dostępne, lub też byłyby wysoce nieefektywne. Ograniczanie hałasu lotniczego metodami technicznymi przynosi bardzo ograniczone rezultaty ze względu na to, że np.:

- hałas generowany jest na bardzo dużych wysokościach przez startujące lub lądujące samoloty (brak możliwości stosowania ekranów akustycznych),
- podczas kołowania skuteczność ewentualnych ekranów akustycznych jest ograniczona, ponieważ główne źródła hałasu znajdują się i tak stosunkowo wysoko i daleko od ekranu akustycznego,
- brak jest możliwości zlokalizowania ekranów akustycznych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg kołowania ze względu na bezpieczeństwo ruchu samolotów i ograniczenia widoczności na lotnisku,
- ze względu na bezpieczeństwo lotów nie zawsze można zrezygnować z takich działań organizacyjnych, jak zakaz stosowania ciągu wstecznego podczas lądowania.

Generalnie funkcjonowanie lotniska, przy prognozowanej liczbie operacji lotniczych, może naruszać standardy akustyczne w okresie dnia i nocy. Dlatego też realizacja ruchu lotniczego może wiązać się z koniecznością utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ewentualne granice obszaru ograniczonego użytkowania zostaną określone, zgodnie z art. 135 ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 647), na podstawie wskazanej w pkt 2 sentencji niniejszej decyzji analizy porealizacyjnej.

W okresie funkcjonowania lotniska wystąpią długotrwałe emisje gazów i pyłów do powietrza, związane z:

- ruchem lotniczym w obrębie terenu lotniska (operacje lotnicze) – spalanie paliw lotniczych,
- ruchem pojazdów obsługi naziemnej samolotów – spalanie paliw w pojazdach,
- ruchem pojazdów po drogach wewnętrznych i parkingach lotniska - spalanie paliw w pojazdach,
- spalaniem paliw w agregatach prądotwórczych w sytuacjach awaryjnych.

Wymienione oddziaływania będą długookresowe, uzależnione od czasu funkcjonowania lotniska. Przeprowadzona analiza wykazała jednak, że funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia nie będzie powodować przekroczeń stężeń dopuszczalnych poza granicami, do których wnioskodawca posiada tytuł prawny.

Etap funkcjonowania lotniska wiąże się z emisją ścieków bytowych, ścieków z procesu odladzania statków powietrznych, a także zanieczyszczonych wód opadowych spływających z utwardzonych płaszczyzn lotniskowych (np. droga startowa, płyty postojowe, drogi kołowania, parkingi). Przy uwzględnieniu warunków wskazanych w pkt 1.2.8.-1.2.14. sentencji niniejszej decyzji, negatywne oddziaływanie na lokalne środowisko wodne nie wystąpi ze względu na uregulowanie gospodarki ściekowej.

Ponadto, jak wynika z opinii ZZ, z uwagi na rodzaj, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko przewiduje się, iż eksploatacja oraz likwidacja przedsięwzięcia nie spowoduje ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych, oraz będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych, dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023r., poz. 300). Na podstawie informacji zawartych w dokumentacji można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie w fazie eksploatacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko.

Na etapie eksploatacji będą wytwarzane typowe dla tego rodzaju inwestycji odpady. Gospodarka odpadami odbywać się będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Nie przewiduje się, aby przedmiotowe odpady negatywnie wpływały na środowisko. Ponadto, w celu prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami w pkt 1.2.1. – 1.2.7. sentencji niniejszej decyzji wskazano odpowiednie warunki.

Lotnisko, a zwłaszcza ruch lotniczy, nie kwalifikuje się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Na terenie lotniska występuje natomiast możliwość powstania:

- awarii statków powietrznych i katastrof lotniczych,
- awarii środków transportu, w tym cystern dostarczających paliwo do zbiorników magazynowych oraz cystern z innymi substancjami chemicznymi (glikol),
- awarii urządzeń i obiektów (zwłaszcza na terenie stacji paliw i bazy paliw lotniczych, awaria systemu zaopatrzenia samolotów w paliwo, pożary obiektów lotniskowych).

Ewentualne pojawienie się sytuacji awaryjnych, o których mowa powyżej, jest generalnie niezależne od planowanego przedsięwzięcia, zwłaszcza że inwestycja nie dotyczy obiektów związanych z obsługą paliw oraz ich transportu.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, które nie obejmuje realizacji jakichkolwiek obiektów budowlanych oraz prowadzenia prac ziemnych, nie występuje sytuacja polegająca na zagrożeniu katastrofą budowlaną.



Teren lotniska, na którym planuje się zwiększenie operacji lotniczych w porze dziennej oraz uruchomienie cywilnych operacji lotniczych w porze nocnej zlokalizowany jest poza granicami obszarów podlegających ochronie na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478, z późn. zm.). 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.

Inwestycja nie znajduje się w obrębie lub w bliskim sąsiedztwie korytarzy ekologicznych wyznaczonych na terenie Polski jako łączących ostoje Natura 2000. Najbliższy korytarz stanowi GKPdC Puszcza Kozienicka. Zlokalizowany jest w odległości ok. 5,9 km od lotniska.

W granicach lotniska nie występują naturalne ciekły powierzchniowe. Brak jest również jakichkolwiek zbiorników wodnych. Obszar nie jest również podmokły. Graniczące od północy z terenem lotniska rowy, odwadniają obszar w kierunku północnym, ku Potokowi Północnemu. Teren lotniska jest ogrodzony, a w jego obrębie największe powierzchnie zajmują: tereny zielone (biologicznie czynne) ok. 276 ha, w tym m.in. Las Janów w południowo-wschodniej części lotniska i niewielkie zadrzewienia w północno-wschodniej części lotniska, chociaż największe powierzchnie zajmują trwale zadarnione, regularnie koszone trawiaste powierzchnie, tereny komunikacyjne (w tym płaszczyzny lotniskowe obejmujące pas startowy, drogi kołowania itp.) ok. 60 ha oraz tereny zadaszone (głównie obiekty kubaturowe) ok. 40 ha. Najbliższe otoczenie lotniska stanowią przede wszystkim tereny zabudowane, pola uprawne i nieużytki.

Na potrzeby opracowania raportu oś wykonano zostały kontrole terenowe obejmujące wartości przyrodnicze w obrębie terenu lotniska, jak również w określonym buforze wokół jego granic (wielkość buforu uzależniona była od spodziewanego zasięgu potencjalnych oddziaływań na dany element przyrody), tj. szatę roślinną i mykobiotę, entomofaunę, herpetofaunę, chiropterofaunę i ornitofaunę.

Podczas analizy materiału dowodowego uznano, że obserwacje terenowe zostały wykonane w sposób poprawny przy zastosowaniu metod i środków oraz w terminach i w warunkach pogodowych pozwalających na to, aby mogły zostać uznane za wystarczające do dokonania oceny przedmiotowego zamierzenia na środowisko przyrodnicze i sformułowania na tej podstawie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia.

Badania botaniczne wykazały występowanie 14 gatunków roślin chronionych (3 gatunki roślin naczyniowych i 11 gatunków mchów). Stwierdzono ponadto obecność 4 gatunków rzadkich w skali kraju. Przy wschodniej granicy lotniska (w granicach Lasu Janów) stwierdzono płat chronionego siedliska przyrodniczego 91E0\*-3 Lęg jesionowo-olszowy *Fraxino-Alnetum*. Ww. las stanowi siedlisko występowania większości gatunków chronionych stwierdzonych podczas badań (10 z 11 chronionych gatunków mchów). W sąsiedztwie lotniska interesującym botanicznie jest obszar położony od strony wschodniej, gdzie występują zarastające nawłocią łąki, w obrębie których wykazano nieliczne okazy centurii pospolitej. Nie wykazano obecności chronionych gatunków grzybów.

W ramach badań entomofauny penetrowano podczas kontroli dziennych i jednej nocnej (z wykorzystaniem lampy LED, latarką ze światłem typu UV i ekranem wabiącym) teren lotniska i jego bliskie sąsiedztwo. Szczególną uwagę skupiono na siedliskach stanowiących potencjalne miejsca występowania chronionych i rzadkich gatunków owadów i pajęczaków, tj. siedliska łąkowe, miedze śródpolne, obrzeża rowów melioracyjnych, brzegi niewielkich zbiorników wodnych, niewielkie zadrzewienia i zakrzaczenia oraz suche ugory i nieużytki, a także dziuplaste, spróchniałe i martwe drzewa. Stwierdzono występowanie 2 gatunków motyli chronionych prawem krajowym i międzynarodowym – modraszka telejusa oraz czerwonończyka nieparka. Oba stanowiska zlokalizowane są poza terenem lotniska (na wschód od jego granic). W granicach lotniska stwierdzono 2 stanowiska modliszki zwyczajnej (na podstawie odnalezionych ootek czyli złoż jej jaj), a pozostałe



3 stanowiska na południowy-wschód od granic lotniska. Wykazano również 3 gatunki trzmieli objętych ochroną częściową oraz kilka gatunków owadów i 1 gatunek pajęczaka (kolczak zbrojny) umieszczonych na Czerwonej Liście Zwierząt Ginących i Zagrożonych w Polsce.

Badania herpetofauny prowadzono z wykorzystaniem transektów i stanowisk (zbiorniki stanowiące potencjalne miejsca odbywania godów i rozrodu płazów). Stwierdzono 3 gatunki gadów i 10 gatunków płazów. Wykazano 9 stanowisk płazów obejmujących głównie niewielkie zbiorniki o antropogenicznym pochodzeniu istotne dla lokalnych populacji płazów, w szczególności: żaby moczarowej, żaby trawnej, ropuchy szarej, żaby wodnej, żaby jeziorkowej i grzebiuszki ziemnej. Wszystkie położone są już poza granicami lotniska. W przypadku dwóch z nich, położonych tuż przy południowej granicy lotniska możemy mówić o ich bezpośrednim sąsiedztwie. Wykazano również epizodyczną obecność płazów w rejonie pasa startowego (dotyczy ropuchy szarej) i przemieszczanie się płazów w obrębie otaczających go powierzchni trawiastych (żaba trawna, żaba moczarowa, ropucha zielona, żaby zielone). Powyższe związane jest głównie z przebiegiem sezonowej migracji płazów pomiędzy Lasem Janów a zbiornikiem zlokalizowanym na północ od granic lotniska oraz z występowaniem obszarów żerowiskowych ww. gatunków w obrębie terenów trawiastych lotniska usytuowanych zwłaszcza po południowej stronie drogi startowej. Przedstawiciele gadów w granicach lotniska wykazano jedynie wewnątrz Lasu Janów (dotyczy jaszczurki żyworodnej) i na jego wschodnim skraju (jaszczurka zwinka). Pozostałe stanowiska jaszczurki zwinki oraz wszystkie stanowiska zaskronca zwyczajnego stwierdzono w sąsiedztwie zbiorników rozrodczych płazów zlokalizowanych poza terenem lotniska.

Chiropterofaunę badano z wykorzystaniem nasłuchów detektorowych (także automatycznej rejestracji aktywności nietoperzy przy pomocy szerokopasmowych detektorów ultrasonicznych) wykonywanych na siatce punktów i transektów. Wykazano 6 gatunków nietoperzy oraz 3 grupy gatunków (przyporządkowane do rodzajów), a także jedną grupę nietoperzy, której nie dało się przypisać do konkretnego rodzaju (nieoznaczone). W przypadku konkretnych gatunków najwyższe indeksy aktywności w rejonie lotniska stwierdzono w odniesieniu do borowca wielkiego, a najniższe w odniesieniu do mopka zachodniego i nocka dużego. W przypadku grup gatunków najwyższe indeksy zanotowano dla nietoperzy z rodzaju borowiec i mroczek, a najniższe dla nietoperzy z rodzaju karlik. Uzyskane wyniki wskazują na niską aktywność chiropterofauny w przestrzeni powietrznej nad terenem lotniska oraz w jego sąsiedztwie. Zazwyczaj były to nieliczne przeloty wskazujące na brak żerowisk czy istotnych szlaków migracyjnych. Przeprowadzona identyfikacja kolonii rozrodczych i schronień zimowych także nie wykazała obecności w rejonie lotniska istotnych stanowisk tego typu.

Roczne badania ornitofauny prowadzono z wykorzystaniem klasycznych metod (obserwacji z wykorzystaniem siatki punktów oraz transektów). Wykonano również kontrole z użyciem radaru ornitologicznego (horyzontalny i wertykalny). Łącznie w obrębie terenu lotniska, w 2021 r., wykazano gniazdowanie 17 gatunków ptaków, co jest wartością wyraźnie niższą od lat poprzednich (np. w roku 2018 wykazano 60 gatunków). Uzyskane zagęszczenia ptaków są w dużej mierze efektem prowadzonych prac na otwartych terenach lotniska, w tym zniszczenia części obszarów trawiastych i wyższej roślinności zielnej na płycie lotniska. Ostateczny skład awifauny lęgowej zapewne ustali się w okresie kilku lat po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia i rozpoczęciu funkcjonowania lotniska. Do najliczniejszych i najczęściej spotykanych gatunków ptaków dla obszaru badań należą: grzywacz, gołąb hodowlany/miejski, gawron, kawka, szpak, śmieszka, bocian biały. Z uwagi na poziom zagrożenia oraz występowanie w okresach roku oraz w różnych obszarach wokół lotniska, do najważniejszych gatunków stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego zaliczono: gołębia hodowlanego/miejskiego, bociana białego i szpaka. W strefie do 1 km od granic lotniska stwierdzono gniazdowanie około 30 gatunków ptaków, co jest wartością typową dla siedlisk pokrywających otoczenie terenu lotniska, tzn. obrzeża dużych miast (niska zabudowa, tereny komunikacyjne, rolnicze). Obszar lotniska i jego otoczenie nie stanowią obszarów o wysokich walorach ornitologicznych. Są to obszary silnie przekształcone antropogenicznie, w dużej części zurbanizowane, gdzie nie stwierdzono obecności siedlisk szczególnie atrakcyjnych dla różnorodnej lub szczególnie wartościowej awifauny. Łącznie na wszystkich punktach obserwacyjnych przelotów ptaków odnotowano 72 gatunki ptaków, z czego 13 wymienionych jest w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej.



Wszystkie stanowiska chronionych gatunków roślin oraz ww. płat łągu znajdują się poza zasięgiem oddziaływań związanych z funkcjonowaniem lotniska, w tym ze zwiększeniem jego przepustowości oraz wykonywaniem prac związanych z jego eksploatacją (głównie zapewnieniem bezpieczeństwa). Podobna sytuacja dotyczy 2 chronionych gatunków motyli (modraszka telejusa i czerwńczyka nieparka), których występowanie i siedliska wykazano poza terenem lotniska. Poza tym, biorąc pod uwagę odległość, jaka dzieli zinventaryzowane stanowiska ww. gatunków motyli w sąsiedztwie lotniska od płatów siedlisk ww. gatunków wykazanych w granicach obszaru Natura 2000 Puszcza Kozienicka PLH140035, w którym są one przedmiotami ochrony nie zachodzi podejrzenie istnienia trwałych połączeń pomiędzy ww. populacjami, a tym samym nawet potencjalna możliwość wystąpienia oddziaływań o charakterze znacząco negatywnym. W przypadku dwóch stanowisk modliszki zwyczajnej sposób użytkowania powierzchni trawiastych oraz pokrytych roślinnością ruderalną, w obrębie których stwierdzono gatunek, będzie miał istotne znaczenie dla ich utrzymania i ich dalszego rozwoju podczas eksploatacji funkcjonującego lotniska. Wobec tego nałożono na wnioskodawcę warunki pozwalające na minimalizację negatywnego wpływu prac związanych z utrzymaniem ww. powierzchni w obrębie lotniska na powyższy gatunek.

Mimo tego, że w jednym ze zbiorników usytuowanych w sąsiedztwie lotniska wykazano nieliczną populację kumaka nizinnego (gody i rozród) to z uwagi na znaczną odległość (4,6 km) dzielącą ww. stanowisko od obszaru Natura 2000 Puszcza Kozienicka PLH14035 (kumak stanowi jeden z przedmiotów ochrony ww. obszaru) oraz brak stwierdzonej migracji ww. gatunku w obrębie granic lotniska, należy wykluczyć istnienie powiązań pomiędzy ww. populacjami, a tym bardziej wystąpienie znacząco negatywnego wpływu planowanego zamierzenia na kumaka nizinnego. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę przedstawione w uzupełnieniu raportu oś informacje dotyczące herpetofauny, w szczególności odnoszące się do:

- postępującej urbanizacji otoczenia lotniska, która doprowadziła do włączenia części zbiorników wykorzystywanych przez płazy w obręb zwartej zabudowy jako stawy przydomowe (dotyczy zbiorników oznaczonych jako W6/2, W6/3 i W6/4),
- wprowadzenia nowego ogrodzenia w północnej części lotniska w związku z koniecznością wydłużenia pasa startowego, a co za tym idzie przebudową istniejącego układu drogowego w sąsiedztwie lotniska oraz pogłębienia i zarybienia stawu polnego, który położony jest najbliżej ww. części lotniska (dotyczy zbiornika oznaczonego jako W1),
- zasypywania zbiornika odpadami z ogródków działkowych i z sąsiadującego osiedla (dotyczy zbiornika oznaczonego jako W7),
- osuszenia zbiornika, wykarczowania krzewów w jego otoczeniu i przeznaczenia terenu pod zabudowę (dotyczy zbiornika oznaczonego jako W8),
- intensyfikacji zagospodarowania terenu (dotyczy sąsiedztwa zbiorników oznaczonych jako W4, W5 i W9),

należy przyjąć, że w ciągu najbliższych kilku lat nastąpi całkowita izolacja niektórych zbiorników i znaczące oddziaływania barierowe uniemożliwiające swobodny dostęp płazów do miejsc rozrodu oraz degradacja innych zbiorników na skutek osuszenia, zanieczyszczenia, zarybienia skutkująca ich likwidacją lub co najmniej uproszczeniem składu gatunkowego płazów zamieszkujących dany zbiornik. Wobec powyższego przewiduje się, że najbardziej stabilnym obszarem przyrodniczym jest obszar trawiasty lotniska na południe od drogi startowej oraz Las Janów (na jego skraju występuje zbiornik W2) oraz okresowe zbiorniki znajdujące się w tym terenie. Długoterminowe funkcjonowanie lotniska uwzględniające działania minimalizujące negatywny wpływ jego eksploatacji na lokalne populacje płazów związanych ze zbiornikami W3 i W2, pozwoli na ich zachowanie. Przetrwanie pozostałych stanowisk (zbiorników rozrodczych) płazów jest zupełnie niezależne od funkcjonowania lotniska i zależy przede wszystkim od sposobu zagospodarowania przestrzennego tych obszarów.

Do przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Kozienicka PLH14035 należą: nocek duży, nocek Bechsteina oraz mopek zachodni. Głównym miejscem żerowania nocka dużego są obszary leśne Puszczy Kozienickiej, a jedynie sporadycznie wykorzystuje on tereny otwarte - łąki i pastwiska. Na badanym terenie stwierdzono 1 przelot nocka dużego, który miał miejsce w okresie migracji wiosennej między kwaterami zimowymi a letnimi. W pozostałym okresie gatunek nie był rejestrowany. Nocek Bechsteina jest jednym z najrzadszych gatunków nietoperzy w kraju. Jest osiadły i związany z terenami

leśnymi (unika terenów otwartych). Biorąc pod uwagę, że większości nietoperzy z rodzaju nocek (poza nockiem dużym) nie da się oznaczyć na podstawie zapisu aktywności wokalne do gatunku oraz fakt, że zarejestrowane przeloty nietoperzy z rodzaju nocek stanowiły jedynie 1,6% wszystkich przelotów należy przyjąć, że ewentualny wpływ zamierzenia na ten gatunek będzie nieznaczący. W przypadku mopka zachodniego stwierdzono tylko 1 jego przelot w granicach lotniska. W pozostałym okresie prowadzenia nasłuchów nie stwierdzono aktywności tego gatunku. Aktywność gatunków nietoperzy będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Kozienicka PLH140035 na badanym terenie jest więc marginalna. W związku z powyższym planowana inwestycja nie będzie miała znacząco negatywnego wpływu na populacje i siedliska wykorzystywane przez ww. gatunki nietoperzy.

Wnioski z przeprowadzonych badań radarowych i obserwacji bezpośrednich nie wskazują, aby w rejonie planowanego przedsięwzięcia występowała podwyższona intensywność przelotów ptaków. Migracja w rejonie lotniska odbywa się szeroką falą i nie odnotowano koncentracji strumienia migracji. Intensywność migracji (np. wysokość, szybkość lotu, liczba przelatujących ptaków, rozciągnięcie w czasie) uzależnione jest przede wszystkim od panujących warunków pogodowych. Badania radarowe wykazały, że większość ptaków (ponad 60%) przelatowała nad obszarem badań na wysokościach od 300 do 1500 m, a więc na poziomie wyższym od strefy najwyższego zagrożenia kolizjami ze statkami powietrznymi. Z uwagi na znaczną odległość najbliższego położonego fragmentu Ostoi Kozienickiej PLB140013 od terenu lotniska (ok. 4,4 km) minimalna wysokość przelotu lądujących samolotów będzie wynosić pomiędzy 600 a 300 m n.p.t. Szczegółowy monitoring ornitologiczny polegający na obserwacjach przelotów ptaków z kilku punktów położonych na trasie startów i lądowania samolotów (także z użyciem radaru) wykazał, iż gatunki będące przedmiotem ochrony Ostoi Kozienickiej PLB140013 sporadycznie wykorzystują przestrzeń powietrzną nad lotniskiem oraz w zasięgu tras lądowań i startów statków powietrznych. Spośród 21 gatunków ptaków będących przedmiotem ochrony ww. obszaru, w trakcie badań monitoringowych zarejestrowano 8 gatunków. Do gatunków tych należą: bocian czarny, kobuz, samotnik, rybitwa czarna, dudek, dzięcioł czarny, gąsiorek i srokosz. Wszystkie gatunki obserwowane były jednak sporadycznie (bocian czarny i kobuz) lub wręcz incydentalnie (kilka stwierdzeń w roku – pozostałe gatunki) poza strefami największego zagrożenia kolizją. W trakcie obserwacji uzupełniających przy rejestrowaniu ptaków przy użyciu radaru zarejestrowano natomiast tylko 3 gatunki: kobuza, dudka i dzięcioła czarnego, i tak jak w obserwacjach z punktów, łączna liczba stwierdzeń wyniosła jedynie kilka, do kilkunastu w roku. Populacje ptaków chronione w granicach ostoi to populacje osiadłe, tzn. przystępujące do lęgów w obrębie ostoi. W tym okresie ptaki wykonują niskie loty, w obrębie siedlisk rozrodczych i żerowisk. Z tego względu, a także ze względu na dużą odległość lotniska od wspomnianych siedlisk, a co za tym idzie dużą wysokość przelatujących statków powietrznych nad terenem ostoi, ryzyko zderzeń z ptakami tworzącymi populacje chronione w granicach Ostoi Kozienickiej PLB140013 oceniono jako bardzo niskie. Z powyższych względów, ryzyko częstych kolizji mogące prowadzić do pogorszenia stanu populacji ptaków chronionych w granicach Ostoi Kozienickiej PLB140013 oceniono jako znikome. Obszar Natura 2000 Ostoja Kozienicka PLB140013 znajduje się na kierunku prowadzenia operacji lotniczych, tj. w zasięgu ich potencjalnego oddziaływania, ale emisja hałasu pochodzącego od statków powietrznych, będzie nieistotna dla środowiska przyrodniczego z uwagi na dużą odległość oraz wysokość samolotów nad powierzchnią ziemi w rejonie ostoi. W odległości ok. 5,0 – 6,0 km od lotniska samoloty znajdować się będą na wysokości ok. 300 - 400 m nad poziomem terenu. W tej odległości oraz na tej wysokości hałas lotniczy będzie stosunkowo mały, znacznie niższy od wartości dopuszczalnych. Zasięg oddziaływania hałasu, z punktu widzenia utrzymania właściwych warunków siedliskowych dla ptaków będących przedmiotem ochrony ww. obszaru będzie kształtowany przez zasięg izofony 60 dB, którą można uznać za zasięg niekorzystnego oddziaływania akustycznego (znajduje się w odległości ok. 3,6 km od granic Ostoi Kozienickiej PLB140013). Tak duża odległość granic ostoi od zasięgu oddziaływania akustycznego wyklucza możliwość wystąpienia istotnie negatywnego oddziaływania na omawiany obszar chroniony.

Z uwagi na powyższe nie prognozuje się aby planowane zwiększenie operacji lotniczych na przedmiotowym lotnisku spowodowało znacząco negatywne oddziaływanie na Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Puszcza Kozienicka PLH140035 oraz na Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Ostoja Kozienicka PLB140013, w tym na stan ochrony ich przedmiotów ochrony, na ustanowione dla nich cele



działań ochronnych i realizację działań ochronnych oraz na integralność wewnętrzną każdego z ww. obszarów Natura 2000, jak również na spójność całej sieci ekologicznej.

W momencie eksploatacji konieczne będzie podjęcie działań minimalizujących szkodliwość oddziaływań negatywnych na ptaki (pkt 1.2.15 i 1.2.16 sentencji niniejszej decyzji). Poziom zagrożenia można minimalizować planując odpowiednie procedury monitorowania obecności ptaków oraz ograniczania ich występowania w ramach zarządzania zagrożeniami środowiskowymi opartego o zasady SMS (Safety Management System). Mając na uwadze, że znaczna część badań prowadzona była w czasie realizacji prac ziemnych i budowlanych na terenie lotniska należy spodziewać się, że po ich zakończeniu warunki siedliskowe dla wykazanych podczas badań gatunków zwierząt ulegną zmianie. W przypadku nietoperzy, ale również płazów może to dotyczyć warunków świetlnych mogących wabić owady, a przez to tworzyć dogodne żerowiska. Powyższe może wpłynąć na zmianę zachowań tych grup zwierząt i przez to potencjalnie, negatywnie wpływać na ich lokalne populacje. W tym celu nałożono warunek (pkt. 1.2.17. sentencji niniejszej decyzji) dotyczący zastosowania odpowiedniego oświetlenia lotniska, aby ograniczyć aktywność nietoperzy i płazów, a tym samym ryzyko ich kolizji z samolotami i innymi pojazdami poruszającymi się po płycie lotniska. Mając na uwadze, że podczas badań herpetologicznych wykazano jedynie incydentalną (6 osobników) obecność ropuchy szarej w obrębie drogi startowej (pozostałe gatunki, tj. żabę trawną, żabę moczarową, ropuchę zieloną i żaby zielone wykazano w rejonie przylegających pow. trawiastych), a badania prowadzono podczas realizacji różnych prac ziemnych i budowlanych zlokalizowanych w obrębie lotniska, a także spodziewany wzrost znaczenia dla zachowania lokalnych populacji płazów rozległych terenów trawiastych oraz Lasu Janów, które znajdują się w granicach lotniska wobec obserwowanej i prognozowanej izolacji oraz degradacji innych siedlisk herpetofauny zinwentaryzowanych w jego otoczeniu, nałożono warunki ograniczające śmiertelność płazów podczas ich sezonowych migracji (wygradzenia powierzchni utwardzonych, nie prowadzenia prac pielęgnacyjnych w tym okresie) oraz ograniczających śmiertelność podczas lądowej fazy życia związanej głównie z żerowaniem (wysokość koszenia, nie stosowanie środków ochrony roślin mogących bezpośrednio wpływać na płazy (wrażliwa skóra), jak i na ich pokarm (dotyczy głównie środków owadobójczych i ślimakobójczych) – w pkt 1.2.18-1.2.19 sentencji niniejszej decyzji). Wskazana wysokość koszenia i odstąpienie od stosowania środków ochrony roślin pozwoli także na zachowanie populacji chronionych owadów bytujących w obrębie pow. trawiastych, przede wszystkim modliszki zwyczajnej.

Zaproponowane w pkt 3 sentencji niniejszej decyzji monitoringi pozwolą na ocenę skuteczności zastosowanych środków minimalizujących i będą podstawą do podjęcia ewentualnych dodatkowych działań ograniczających śmiertelność ptaków, nietoperzy oraz herpetofauny podczas funkcjonowania lotniska.

**Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie** zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś strony były zawiadomione o czynnościach Regionalnego Dyrektora poprzez obwieszczenia, które podane zostały do publicznej wiadomości na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie oraz w Urzędzie Miejskim w Radomiu, Urzędzie Miasta i Gminy w Skaryszewie, Urzędzie Gminy Gózd i Urzędzie Miejskim w Jedlni-Letnisko, a także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie. Stosownie do art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy ooś dane o wniosku o wydanie decyzji i o decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku i jego ochronie.

**W związku z art. 30 ustawy ooś Regionalny Dyrektor zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadzana była ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.** Na podstawie art. 33 ust. 1 ww. ustawy organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii,



możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości składania uwag i wniosków, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania, oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków. Ww. informacje podane zostały do publicznej wiadomości w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Urzędzie Miejskim w Radomiu, Urzędzie Miasta i Gminy w Skaryszewie, Urzędzie Gminy Gózd i Urzędzie Miejskim w Jedlni-Letnisko, a także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

Regionalny Dyrektor, obwieszczeniem, znak: WOOS-II.420.338.2019.TR.28, wyznaczył termin udziału społeczeństwa od 13 lutego 2025 r. do 14 marca 2025 r. W przewidzianym do tego terminie do Regionalnego Dyrektora wpłynęły następujące uwagi i wnioski:

- sprzeciw wobec inwestycji, wniosek o rezygnację z planowanych nocnych operacji lotniczych na lotnisku w Radomiu,
- obawy związane z negatywnym wpływem inwestycji na zdrowie i komfort życia mieszkańców (np. oddziaływanie akustyczne i na powietrze atmosferyczne) oraz na zwierzęta i roślinność,
- prośba o przeprowadzenie szczegółowej analizy oddziaływania inwestycji na środowisko oraz zdrowie i komfort życia mieszkańców, wniosek o szczególną wnikliwość przy analizowaniu hałasu spowodowanego przez lotnisko, który nie został uwzględniony w programie ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa mazowieckiego,
- wniosek o rozważenie wprowadzenia ograniczeń lub zakazu wykonywania nocnych lotów nad terenami zamieszkałymi, w celu ochrony mieszkańców przed nadmiernym hałasem, wniosek o poszukiwanie alternatywnych rozwiązań, które przyczynią się do rozwoju lotniska, ale nie będą uciążliwe dla mieszkańców,
- wniosek o uwzględnienie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapisów mających na celu minimalizację negatywnego wpływu hałasu lotniczego na lokalną społeczność,
- wniosek o nieuwzględnienie jakichkolwiek wniosków powodujących zwiększenie hałasu lotniczego zarówno w dzień jak i w nocy,
- uwaga dotycząca bezcelowości dopuszczenia nocnych lotów na terenie ponad 190 tysięcznego miasta, nad gęstą zabudową wielomieszkaniową, uwaga, że taka decyzja jest w rzeczywistości decyzją o uchyleniu wobec tych mieszkańców ochrony, jaką daje ustawa kodeks wykroczeń w art. 51, zgodnie z którym „kto hałasem zakłóca spoczynek nocny podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny”,
- uwaga o braku zasadności ekonomicznej dla budowy lotniska cywilnego, które nigdy nie było konsultowane z mieszkańcami Radomia,
- wniosek o uwzględnienie głosu lokalnej społeczności przy podejmowaniu decyzji,
- wyrażenie zgody i poparcie projektu inwestycji,
- uwaga, że rozszerzenie siatki połączeń spowoduje wzrost gospodarczy miasta i regionu, a także przyczyni się do rozwoju lotniska i miejsc pracy, a także spowoduje konkurencyjność i rozwój siatki połączeń, a planowane zmiany spowodują poprawę dostępności komunikacyjnej,
- wniosek, że planowana inwestycja nie spowoduje uciążliwości dla społeczności lokalnej, nie doprowadzi również do konfliktów społecznych,
- uwaga, że hałas aktualnie generowany przez lotnisko jest często niezauważalny, a dodanie 10 operacji w nocy nie zmieni tego stanu,
- uwaga dotycząca wzrostu dochodów lotniska.

Powyższe uwagi zostały zawarte w pismach: z dnia 11 marca 2025 r. [redacted] (e-puap oraz e-mail), z dnia 14 marca 2025 r. [redacted] (e-puap oraz e-mail), z dnia 20 lutego 2025 r. [redacted] (poprzez e-doręczenie i e-mail), z dnia 24 lutego 2025 r. [redacted] z adresu: [redacted], z dnia 21 lutego 2025 r. [redacted] (pismo podpisane również przez [redacted], przekazane przez e-mail, a także przez operatora pocztowego), z dnia 24 lutego 2025 r. [redacted] (e-mail), [redacted] z dnia 19 lutego 2025 r. (e-mail), [redacted]



[redacted] z dnia 25 lutego 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 25 lutego 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 11 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 12 marca 2025 r. (pismo podpisane również przez [redacted] przekazane przez e-mail), [redacted] z dnia 13 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 12 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 14 marca 2025 r. (przekazane przez operatora pocztowego), [redacted] z dnia 14 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 4 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 4 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 4 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 1 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 4 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 23 lutego 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 14 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 14 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 14 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 10 marca 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 14 marca 2025 r. (e-puap), [redacted] z adresu: [redacted] z dnia 19 lutego 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 19 lutego 2025 r. (e-mail), z adresu: [redacted] z dnia 20 lutego 2025 r., [redacted] z dnia 20 lutego 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 19 lutego 2025 r. i z dnia 20 lutego 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 15 lutego 2025 r. (e-mail), z adresu: [redacted] z dnia 19 lutego 2025 r., [redacted] z dnia 20 lutego 2025 r. (e-mail), [redacted] z 15 lutego 2025 r. (e-mail), [redacted] z dnia 14 marca 2025 r. (e-puap).

Zgodnie z art. 37 Kpa, sposób, w jaki zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa, znajduje się poniżej.

Wszelkie wnioski dotyczące braku zasadności ekonomicznej realizacji przedsięwzięcia, braku konsultacji z mieszkańcami, kwestii rezygnacji z inwestycji czy alternatywnych rozwiązań w zamian za planowane przedsięwzięcie, kwestii dochodów lotniska, konkurencyjności połączeń lotniczych i dostępności komunikacyjnej przekraczają kompetencje organu określone przepisami ustawy o oś w zakresie ocen oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i nie są przedmiotem rozpoznania w prowadzonym przez ten organ postępowaniu. Regionalny Dyrektor związany jest treścią wniosku i nie decyduje o zakresie przedsięwzięcia, a jego rola polega na określeniu uwarunkowań środowiskowych w celu dotrzymania standardów jakości środowiska. Zasadność inwestycji i potrzeba jej realizacji w tym zakresie nie podlega pod ocenę Regionalnego Dyrektora w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i jest nieistotna w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zatem elementy te nie podlegają ocenie w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tym samym są nieistotne w tej procedurze administracyjnej.

W odniesieniu do obaw związanych z oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko, w tym m.in. wpływem akustycznym i ewentualnych rozwiązań mających na celu dotrzymanie standardów jakości środowiska, Regionalny Dyrektor wskazuje, że raport wraz z jego uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy o oś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. W sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor określił niezbędne do uwzględnienia warunki z zakresu gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadowej oraz ochrony przyrody, a także wskazał konieczność monitorowania przedsięwzięcia oraz konieczność wykonania analizy porealizacyjnej, ponieważ przedsięwzięcie może wiązać się z koniecznością utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Jednocześnie należy zaznaczyć, że analiza porealizacyjna umożliwi aktualizację i weryfikację założeń i warunków określonych w decyzji środowiskowej, w tym granic obszaru ograniczonego użytkowania. Ponadto, w toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor uzyskał opinię ZZ, wyspecjalizowanego organu w sprawach ocen wodnoprawnych, które to stanowisko znalazło odzwierciedlenie w sentencji niniejszej decyzji.

W odniesieniu do wniosku o uwzględnienie głosu lokalnej społeczności przy podejmowaniu decyzji, w związku z art. 30 ustawy o oś Regionalny Dyrektor zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadzana była ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W trakcie 30-dniowego terminu do organu wpłynęły uwagi i wnioski, do których

Regionalny Dyrektor odniósł się w treści niniejszej decyzji. Ponadto, strony postępowania miały możliwość składania uwag i wniosków przez całość postępowania.

Poza ogłoszonymi przez organ terminami udziału społeczeństwa wyznaczono również siedmiodniowy termin dla stron postępowania dający możliwość zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W trakcie jego trwania do organu nie zostały złożone żadne uwagi ani wnioski.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w sentencji decyzji określono warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko.

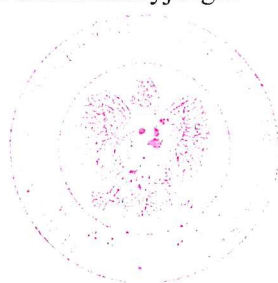
Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

### **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji stronie służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty jej doręczenia – zgodnie z art. 129 § 1 i 2 Kpa oraz art. 127 ust. 3 ustawy ooś.

Przed upływem biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję, skutkiem czego będzie ostateczność i prawomocność decyzji.

W przypadku zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania od niniejszej decyzji, strona nie może złożyć w tej sprawie również skargi do sądu administracyjnego.



Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Warszawie  
*Magdalena Sieradzka*  
Naczelnik Wydziału  
Ocen Oddziaływania na Środowisko

#### Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy ooś.

#### Otrzymują:

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

#### Zgodnie z art. 74 ust. 4 ustawy ooś otrzymują:

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





Warszawa, dnia 12 czerwca 2025 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.338.2019.TR.30

**ZAŁĄCZNIK DO DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

**Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, ze zm.)**

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegało będzie na zwiększeniu liczby cywilnych operacji lotniczych w ramach działalności Portu Lotniczego w Radomiu. Operacje lotnicze będą wykonywane zarówno w porze dziennej, jak i nocnej.

Pozostałe elementy, wchodzące zarówno w skład infrastruktury Portu Lotniczego w Radomiu, jak również warunki jego eksploatacji, pozostają bez zmian, tj. nie są częścią rozpatrywanego przedsięwzięcia, ani nie są rozpatrywane w ramach niniejszej decyzji.

Prognozowany ruch lotniczy dla pory dnia i nocy dla operacji cywilnych będzie wyglądał następująco:

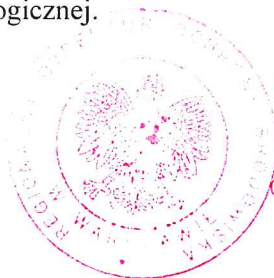
| Rodzaj ruchu                                       | Prognoza ruchu          |                        |
|----------------------------------------------------|-------------------------|------------------------|
|                                                    | Dzień                   | Noc                    |
| Lotnictwo cywilne<br>(B737-800, A320,<br>A321)     | 35 operacji lotniczych  | 10 operacji lotniczych |
| loty szkoleniowe w<br>ramach LOT Flight<br>Academy | 110 operacji lotniczych | 10 operacji lotniczych |

Oprócz operacji lotniczych cywilnych na lotnisku prowadzone będą nadal operacje lotnicze wojskowe z wykorzystaniem samolotów szkoleniowych: PZL-130 Orlik, PZL Bryza - 110 operacji lotniczych (55 startów i 55 lądowań) w ciągu dnia i 18 operacji lotniczych (9 startów i 9 lądowań) w nocy.

Teren lotniska, na którym planuje się zwiększenie operacji lotniczych w porze dziennej oraz uruchomienie cywilnych operacji lotniczych w porze nocnej zlokalizowany jest poza granicami obszarów podlegających ochronie na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478, z późn. zm.). 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.

Nie prognozuje się, aby planowane zwiększenie operacji lotniczych na przedmiotowym lotnisku spowodowało znacząco negatywne oddziaływania na Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Puszcza Kozienicka PLH140035 oraz na Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Ostoja Kozienicka PLB140013, w tym na stan ochrony ich przedmiotów ochrony, na ustanowione dla nich cele działań ochronnych i realizację działań ochronnych oraz na integralność wewnętrzną każdego z ww. obszarów Natura 2000, jak również na spójność całej sieci ekologicznej.



Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Warszawie

*Magdalena Sieradzka*  
Naczelnik Wydziału  
Ocen Oddziaływania na Środowisko