

w dniu 29.03.2014r.

Gk.7624-4/05/06/07/08/09

BURMISTRZ

Jacek Kowalski

Nowy Dwór Mazowiecki, dnia 12 marca 2009 roku

DECYZJA

Na podstawie:

- art. 104, art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 ze zm.) dalej KPA,
 - art. 34 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. Nr 173, poz. 1219 ze zm.),
 - pkt 23 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 2007 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 192, poz. 1385 ze zm.),
 - art. 153 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. Nr 199, poz. 1227),
 - art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 46a ust. 1, ust. 7 pkt 4, ust. 7a, art. 48 ust. 1, ust. 2, art. 51 ust. 1 pkt 1, art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2008 r., Nr 25, poz. 150 ze zm.),
 - § 2 ust. 1 pkt. 28 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.),
- w związku z rozpatrzeniem wniosku złożonym w dniu 5 grudnia 2005 r. przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji lotniska Modlin w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych.

określam

środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą:

„Modernizacja lotniska Modlin w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych”

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na modernizacji lotniska Modlin w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych i realizowane będzie w miejscowości Nowy Dwór Mazowiecki w gminie Nowy Dwór Mazowiecki na działkach ewidencyjnych nr 1/48 oraz 1/49 z obrębu 1-01. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1, będący integralną częścią niniejszej decyzji.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

2.1. Nałożone postanowieniem Wojewody Mazowieckiego z dnia 14 listopada 2008 r., znak: WŚR.I.DC.EM/6613/1/112/05:

1. Zaplecze budowy zorganizować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym warstwą słaboprzepuszczalną, poza zasięgiem lokalnych obniżeń terenu.
2. Wprowadzić wysoką kulturę prowadzenia robót, w szczególności przez: systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów na biegu jałowym, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy.
3. Organizować roboty w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
4. Postępowanie i zasady gospodarowania odpadami winny być zgodne w wymogami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U. z 2007 r., Nr 39, poz. 251 ze zm.). Zgodnie z przywołaną ustawą wytwarzającym odpady, odpowiedzialnym za podjęcie odpowiednich działań w celu unikania wytwarzania odpadów, minimalizacji ich ilości oraz w dalszej kolejności do odzysku i właściwego unieszkodliwiania wytwarzanych odpadów jest wykonawca usług, robót budowlanych, który przed rozpoczęciem robót

winien posiadać uregulowany stan formalno-prawny w zakresie gospodarowania odpadami. Odpady powinny być gromadzone w wyznaczonych miejscach w sposób selektywny przed ich przekazaniem do ostatecznego miejsca unieszkodliwienia lub wykorzystania.

5. Należy opracować program gospodarki odpadami.
6. W ramach rozbiórki i przebudowy istniejących budynków na lotnisku w Modlinie wykonać inwentaryzację azbestu i opracować program jego unieszkodliwiania.
7. Należy zastosować odpowiednie środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi z pracujących maszyn i urządzeń. Maszyny i urządzenia muszą być sprawne technicznie, bez wycieków oleju, płynów samochodowych, paliwa oraz utrzymane w czystości. Zabrania się mycia urządzeń, pojemników na substancje ropopochodne, maszyn i pojazdów na placu budowy lub w pobliżu, lub w jakimkolwiek miejscu do tego nieprzygotowanym.
8. W celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych należy spełnić wymagania korzystania z wód poprzez uregulowanie stanu formalno-prawnego, przestrzeganie warunków technicznych i eksploatacyjnych urządzeń wodnych i kanalizacyjnych, przestrzeganie reżimu technologicznego uzdatniania wody i oczyszczania ścieków.
9. Ścieki sanitarne należy odprowadzać do oczyszczalni ścieków. Wody opadowe po oczyszczeniu w separatorach można odprowadzić do rowów otwartych. Ścieki z odladzania samolotów, zawierające związki glikolu i wymagające specjalistycznego unieszkodliwiania muszą być gromadzone w szczelnych pojemnikach i przekazywane specjalistycznym służbom.
10. Uzyskać stosowne pozwolenia i decyzje umożliwiające prowadzenie zgodnie z obowiązującym prawem gospodarki wodno-ściekowej i pobór wody ze studni (pozwolenia wodnoprawne).
11. Wykorzystać wszystkie możliwe środki organizacyjne w celu wyeliminowania uciążliwości hałasowej lotniska Modlin w szczególności poprzez opracowanie antyhałasowych procedur startów i lądowań (szczególnie w przypadku turboodrzutowych samolotów dalekiego zasięgu) oraz poprzez preferowanie na lotnisku statków nowej generacji.

12. Ograniczyć zasięg hałasu pochodzącego z naziemnych operacji pozalotniczych wszelkimi dostępnymi rozwiązaniami technicznymi, technologicznymi i organizacyjnymi tak, aby równoważny poziom dźwięku poza granicami lotniska nie przekraczał wartości dopuszczalnych.
13. Przy budowie nowych dróg kołowania i płyt postojowych (zaplecza - infrastruktury) należy rozważyć potrzebę stworzenia osłon akustycznych – szpalerów drzew, nasypów ziemnych i innych konstrukcji (parawany dźwiękochłonne) ograniczających rozprzestrzenianie się poza obszar lotniska hałasu generowanego w miejscach, gdzie przeprowadza się czynności związane z uruchomieniem zespołów napędowych samolotów.
14. W momencie wykonywania najbardziej uciążliwych akustycznie czynności technicznych, jak uruchomienie zespołów napędowych samolotów, należy przestrzegać odpowiedniego ustawienia samolotów. Samolot powinien być wtedy skierowany tylną częścią korpusu na północ, by tam kierować główny strumień energii fal dźwiękowych.
15. Nie należy składować i gospodarczo wykorzystywać w obszarowych formach ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.) zwaną dalej ustawą o ochronie przyrody, odpadów budowlanych z wyłączeniem legalnie działających składowisk.
16. Nie należy składować i gospodarczo wykorzystywać w obszarowych formach ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody ziemi z wykopów.
17. Wycinkę drzew i krzewów na terenie lotniska przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptactwa tj. poza terminem od 01.03. do 31.08.
18. Przestrzegać poniżej wymienione warunki dotyczące ochrony nietoperzy i ich siedlisk w związku z obszarem Natura 2000 PLH 140020 „Forty Modlińskie”:
 - a) podczas robót rozbiórkowych prowadzonych na terenie lotniska, bezpośrednio przed przystąpieniem do robót każdy obiekt przeznaczony do rozbiórki powinien zostać sprawdzony przez wykwalifikowanego specjalistę chiropterologa (np. osobę posiadającą Licencję Chiropterologiczną w stopniu co najmniej Inwentaryzatora). W przypadku stwierdzenia obecności nietoperzy, roboty należy wstrzymać do momentu trwałego (co najmniej przez tydzień) opuszczenia przez nie miejsca pobytu;

- b) w celu ochrony „Fortu Kazamaty” należy wygradzić go w sposób uniemożliwiający niekontrolowaną penetrację przez człowieka;
 - c) teren lotniska w rejonie „Fortu Kazamaty” należy oświetlić za pomocą niskociśnieniowych lamp sodowych;
 - d) w okresie aktywności nietoperzy (świt, zmierzch) zamykać bocznice kolejową prowadzącą do magazynu paliw i smarów (MPS) oraz zamykać i wyłączać oświetlenie drogi dojazdowej łączącej drogę krajową Nr 62 z magazynem paliw i smarów (MPS) i hangarami;
 - e) należy wybudować ekran w postaci wału ziemnego po południowej stronie linii kolejowej od drogi dojazdowej do MSP do hangaru nr I (budynek nr 12 na mapie w Załączniku nr 2 do aneksu z grudnia 2007);
 - f) w ramach analizy przedrealizacyjnej należy prowadzić monitoring nietoperzy, w szczególności w zakresie ich żerowania w obrębie płyty lotniska;
 - g) jeśli wyniki monitoringu przedrealizacyjnego wykażą, że może nastąpić utrata/ograniczenie możliwości żerowania przez nietoperze na płycie lotniska, należy zapewnić właściwą bazę pokarmową i odpowiednie warunki do polowania dla nietoperzy, co wymagać będzie odtworzenia właściwej pokrywy roślinnej na odpowiedniej powierzchni poza terenem objętym oddziaływaniem lotniska oraz stworzenia liniowych elementów krajobrazu (szpalery drzew i krzewów), tworzących odpowiednio zaciemnione korytarze, prowadzące od obiektu do tego terenu.
19. Przestrzegać poniżej wymienione warunki dotyczące ochrony ptaków w związku z obszarem PLB „Dolina Środkowej Wisły” oraz zachowaniem łączności (korytarza) z obszarem PLB „Dolina Dolnego Bugu” i „Dolina Dolnej Narwi” (w tym łąki Czarnowskie – Mokradła):

Etap planowania budowy lotniska

- a) w celu eliminacji miejsc potencjalnych wodopojów ptasich, teren lotniska należy maksymalnie wyrównać (poprzez wałowanie oraz zasypanie wszystkich rowów,

zagłębień terenowych itp.). Ponadto należy również zaplanować odpowiedni sposób melioracji i drenażu terenu lotniska w taki sposób, aby wody roztopowe i opadowe szybko zniknęły z płyty lotniska i nie tworzyły kałuż;

- b) z terenu lotniska usunąć wszelkiego rodzaju roślinność stanowiącą potencjalną bazę pokarmową ptaków, tj. wysoką trawę, roślinność krzewiastą, drzewa, w szczególności gatunki wydające owoce atrakcyjne dla ptaków (takie jak: głogi, jarzęby, tarninę, osty, wrotycz, róże, itp.);
- c) do obsadzenia części lotniczej lotniska, w szczególności otoczenia utwardzonych nawierzchni, należy dobierać gatunki traw charakteryzujące się niskim wzrostem (10-20 cm) i o takiej specyfice budowy kłosa, która jest najmniej atrakcyjna dla ptaków i gryzoni (np. rajgras angielski);
- d) projekty budowlane, w tym modernizacyjne (dot. głównie budynków i ogrodzenia), winny przewidywać umieszczenie na dachach, oknach, gzymsach, kominach itp., „jeży” (tzw. concertiny) i innych elementów uniemożliwiających przesiadywanie ptaków, a także zakładanie przez nich gniazd (np. specjalne siatki w hangarach). Concertina lub jej zakończenie powinny być wykonane z materiałów bezpiecznych dla ptaków (np. tworzyw sztucznych);
- e) należy podjąć współpracę z właściwymi organami w celu likwidacji lub zmiany lokalizacji istniejących wysypisk śmieci w promieniu 5-10 km od lotniska, stanowiących miejsca koncentracji ptaków.

Etap eksploatacji lotniska

- a) należy prowadzić stały monitoring przemieszczania się ptaków, realizowany w cyklu dobowym i sezonowym przez odpowiednio przeszkolone służby działające w terenie, wspomagane przez system radarowy; analizować dane na temat przelotów, rozmieszczenia miejsc koncentracji, zbiorowych noclegowisk, żerowisk, itp.; prognozować ruchy ptaków na podstawie zebranych danych; dostosowywać trasy przelotu samolotów na bieżąco do sytuacji wynikającej z ruchu ptaków wędrownych, unikać latania nad miejscami koncentracji ptaków, na trasach wędrówek i na wysokości lotu stad; w zależności od okoliczności należy czasowo wstrzymać wykonanie operacji lotniczych;

- b) na bieżąco należy usuwać z terenu lotniska oraz jego okolicy bazę pokarmową ptaków tj. wysoką trawę, roślinność krzewiastą, drzewa, w szczególności gatunki wydające owoce atrakcyjne dla ptaków (takie jak: głogi, dęby, jarzęby, tarninę, osty, wrotycz, róże, itp.);
 - c) z terenu lotniska i terenów bezpośrednio przyległych należy usunąć wszelkie zbędne elementy (słupy, słupki, ogrodzenia, kopce, itp.) mogące służyć ptakom drapieżnym jako czatownie;
 - d) wszelkie odpady i śmieci gromadzić wyłącznie w szczelnie zamkniętych pojemnikach;
 - e) w celu minimalizacji miejsc służących ptakom za wodopoje, regularnie kontrolować drożność drenażu, aby wody roztopowe i opadowe szybko zniknęły z płyty lotniska i nie tworzyły kałuż na pasie startowym. W przypadku, jeśli istnienie zbiornika na płycie lotniska jest nieodzowne, podyktowane odrębnymi przepisami, np. przeciwpożarowymi, należy uniemożliwić ptakom dostęp do niego, np. obudowując go albo zakrywając matami lub pływającymi piłeczkami;
 - f) w strefie operacji lotniczych na terenie lotniska należy odstraszać ptaki z wykorzystaniem sokołów lub psów.
20. Przestrzegać wszelkich przepisów i procedur mających na celu ograniczenie ryzyka awarii lub zaniedbań, które mogłyby prowadzić do zagrożenia dla stanu środowiska i zdrowia ludzi. Wdrożyć procedury postępowania w sytuacjach awaryjnych.

2.2. Nałożone postanowieniem Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 2 października 2008 r., znak: ZNS.713-1537-4/08.PN oraz postanowieniem Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 8 października 2008 r. znak: ZNS.713-1537-5/08.PN.

1. W trakcie eksploatacji lotniska powinny być bezwzględnie przestrzegane uzgodnione i zatwierdzone procedury startów i lądowań, ze względu na fakt, że określone zasięgi uciążliwości hałasowej są zależne od ww. procedur. Zmiana tych procedur, jak również rodzaju przyjętych samolotów, będzie skutkować zmianą zasięgów uciążliwości. Wówczas niezbędne byłoby wykonanie ponownych analiz w tym zakresie.

2. W trakcie normalnego użytkowania lotniska w Modlinie powinny być przewidziane kontrolne pomiary akustyczne, zgodnie z wymaganiami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz.U. Nr 192, poz. 1392). Po uruchomieniu lotniska w Modlinie na podstawie okresowego monitoringu hałasu, zaleca się zweryfikowanie antyhałasowych procedur startów i lądowań.
3. Ze względu na fakt, że woda z istniejącego ujęcia wody wykazuje zanieczyszczenie chemiczne, niezbędne jest zaprojektowanie uzdatniania wody, aby odpowiadała ona warunkom stawianym wodzie do spożycia zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi.
4. Ścieki powstające na lotnisku powinny być odprowadzane do kanalizacji prowadzącej do oczyszczalni ścieków w Nowym Dworze Mazowieckim.
5. Odpady pochodzące z planowanego przedsięwzięcia nie powinny być deponowane na składowisku odpadów w Zakroczymiu, lecz na nowym miejscu.

2.3. Określone przez Burmistrza Miasta Nowy Dwór Mazowiecki:

1. Odpady w postaci gruzu, kruszyć za pomocą kruszarki, po czym ponownie użyć do budowy, chyba że zanieczyszczony byłby ropą lub azbestem - wtedy należy go traktować jak odpad niebezpieczny. Kruszarkę ze względu na wytwarzany podczas kruszenia hałas i zapylenie należy ustawić z dala od granic terenu, budynków dla pracowników i terenów paraleśnych, na utwardzonym, uszczelnionym nawierzchnią bitumiczną lub betonową terenie.
2. Unikać wyrobów z polichlorku winylu (PCV) i poliuretanu (PU), ograniczając się do niezbędnych elementów trudnych do zastąpienia innymi materiałami (np. rury kanalizacyjne).
3. W przypadku prowadzenia prac w czasie suszy należy okresowo zraszać plac budowy i gruntową drogę dojazdową w celu ograniczenia wtórnego pylenia.

4. Niedopuszczalne jest spalanie wszelkich odpadów budowlanych, jak folie, papa, opony, rozpuszczalniki, farby, oleje itp.
5. W ramach rozbiórki i przebudowy istniejących budynków na lotnisku w Modlinie wykonać inwentaryzację azbestu i opracować program jego unieszkodliwiania. Wykonawcy prac powinni postępować z odpadami zawierającymi azbest zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. Nr 71, poz. 649) oraz rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 23 października 2003 r. w sprawie wymagań w zakresie wykorzystywania i przemieszczania azbestu oraz wykorzystywania i oczyszczania instalacji lub urządzeń, w których był lub jest wykorzystywany azbest (Dz. U. Nr 192, poz. 1876 ze zm.).
6. Na etapie eksploatacji drogi dojazdowej do lotniska i parkingów, tam, gdzie to jest możliwe, należy nasadzić żywopłoty izolujące drogę od zabudowań lotniska, jak też od terenów paralesnych, stanowiące bariery pyło- i dźwiękochłonne. Należy okresowo uprzątać drogi z kurzu, dbać o obsadzenie zielenią poboczy drogi i parkingów przed terminalem.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

3.1. Nałożone postanowieniem Wojewody Mazowieckiego z dnia 14 listopada 2008 r., znak: WŚR.I.DC.EM/6613/1/112/05:

1. Zastosować w obiektach lotniska rozwiązania konstrukcyjne stale przeszkadzające ptakom podczas siadania lub żerowania (bierne odstraszenie ptaków).
2. Zaprojektować budowę wału ziemnego odgradzającego „Fort Kazamaty” od terenu lotniska właściwego i jego zaplecza technicznego (magazynów paliw i smarów, hangarów dla helikopterów).
3. Zaprojektować instalację systemu radarowego do śledzenia przelotów ptaków.

4. Uzgodnić projekt kształtowania zieleni na terenie lotniska ze specjalistą chiropterologiem i ornitologiem.
5. Zaprojektować lokalizację urządzeń radionawigacyjnych, wytwarzających pole elektromagnetyczne, w odległości co najmniej 400 m od „Fortu Kazamaty”, stanowiących schronienie nietoperzy.
6. Stosować technologie zapewniające szczelność zbiorników paliwa oraz urządzenia sygnalizujące wyciek paliwa.

3.2. Określone przez Burmistrza Miasta Nowy Dwór Mazowiecki:

1. W przypadku projektowanego urządzenia DVOR/DME należy zachować w odległości do 30,5 m od środka platformy z antenami, teren wolny od nowej zabudowy o wysokości przekraczającej 3,0 m n.p.t.
2. Zaprojektować odpowiednią liczbę miejsc parkingowych, dla personelu i pasażerów, z uwzględnieniem parkingu krótko- i długoterminowego oraz etapowania inwestycji.
3. Uwzględnić ogrodzenie terenu lotniska w sposób trwale uniemożliwiający jego penetrację.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

Jak wynika z akt sprawy przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W przedmiotowej sprawie nie zachodzi konieczność przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

6. Stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Konieczne jest utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania na terenach, gdzie nie mogą być dotrzymane standardy przewidziane przepisami prawa, w szczególności standardy jakości środowiska (dopuszczalne poziomy hałasu określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku – Dz.U. Nr 120, poz. 826), zgodnie z art. 135 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2008 r., Nr 25, poz. 150 ze zm.).

7. Wnioskodawca zobowiązany jest do:

7.1. Wnioskodawca zobowiązany jest monitorować oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko w zakresie hałasu, ilości i jakości odprowadzanych ścieków sanitarnych i deszczowych, populacji nietoperzy zgodnie z zapisami aneksu o oddziaływaniu na obszary Natura 2000 z 2007 r., oraz populacji ptaków zgodnie z zapisami aneksu o oddziaływaniu na obszary Natura 2000 z 2007 r.

7.2. Wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności zastosowanych środków minimalizujących oddziaływanie na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem terenów objętych ochroną przed hałasem oraz gatunków zwierząt i ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły oraz Forty Modlińskie, a także stanowiące element spójności sieci Natura 2000 obszar Łąki Czarnowskie (Mokradła). W analizie porealizacyjnej należy dokonać porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia. Jeśli analiza porealizacyjna wykaże, że na obszarach o dużej wartości przyrodniczej, znajdujących się na południe, wschód i zachód od lotniska, hałas emitowany przez pojazdy stojące na płycie, przekracza wartości dopuszczalne, należy zaprojektować i wykonać ekrany (ziemne lub inne) ograniczające oddziaływanie hałasu.

Analiza porealizacyjna potwierdzi konieczność utworzenia oraz określi granice i sposób zagospodarowania obszaru ograniczonego użytkowania wokół przedmiotowego lotniska. Dane te powinny być uwzględnione w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Analiza porealizacyjna powinna rozstrzygnąć problem zastosowania zabezpieczeń w budynkach mieszkalnych, znajdujących się w zasięgu przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku.

Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Dopuszcza się przesunięcie terminu wykonania i oddania analizy porealizacyjnej w przypadku, jeśli jej wykonanie liczone od daty oddania obiektu do użytkowania nie byłoby możliwe ze względu na porę roku i warunki pogodowe (poza sezonem wegetacyjnym).

- 8. Organ stwierdza, że niniejsza decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu na podstawie art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. Nr 173, poz. 1219 ze zm.).**

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 153 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. Nr 199, poz. 1227), zwanej dalej ustawą ocenową, do spraw wszczętych na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2008 r., Nr 25, poz. 150 ze zm.), zwanej w dalszej części niniejszej decyzji POŚ, przed dniem wejścia w życie ustawy ocenowej, a niezakończonych decyzją ostateczną stosuje się przepisy dotychczasowe. Ustawa ocenowa weszła w życie w dniu 15 listopada 2008 r. (art. 174 ustawy ocenowej). Zatem w przedmiotowej sprawie zastosowanie mają przepisy POŚ obowiązujące na dzień 14 listopada 2008 r.

Zgodnie z art. 46a ust. 1 POŚ postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu podejmującego realizację przedsięwzięcia.

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Modernizacji lotniska Modlin w celu jego przystosowania

do obsługi dla przewoźników nisko kosztowych” został złożony do Burmistrza Miasta Nowy Dwór Mazowiecki w dniu 5 grudnia 2005 r. (pismo z dnia 18 października 2005 r.) przez Przedsiębiorstwo Państwowe “Porty Lotnicze”. W imieniu wnioskodawcy wniosek złożył pełnomocnik Pan Ryszard Zaremba – Prezes Zarządu Biura Studiów i Projektów Lotniskowych Polconsult sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, działający na podstawie pełnomocnictwa, udzielonego mu przez Pana Zbigniewa M. Lesieckiego, Naczelnego Dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” w dniu 21 października 2005 r.

W toku postępowania Panu Ryszardowi Zarembie – Prezesowi Zarządu Biura Studiów i Projektów Lotniskowych Polconsult sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie zostało cofnięte pełnomocnictwo w zakresie prowadzenia wszelkich czynności mających na celu uzyskanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dla inwestycji Port Lotniczy Modlin. Od dnia 9 października 2007 r. pełnomocnikiem Wnioskodawcy jest Pan Piotr Okienczyk – Prezes Zarządu Spółki Mazowiecki Port Lotniczy „Warszawa-Modlin” Sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Dworze Mazowieckim.

Na podstawie art. 46a ust. 4 POŚ do wniosku dołączono:

- 1) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich,
- 2) raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w trzech egzemplarzach, wraz z jego zapisem w formie elektronicznej na informatycznym nośniku danych.

W związku ze zmianą brzmienia art. 46a ust. 4 pkt 3 POŚ, która weszła w życie w dniu 19 sierpnia 2007 r. wprowadzając wymóg przedstawienia raportu także w formie elektronicznej, pierwsza wersja raportu również została przedłożona w formie elektronicznej.

Do wniosku załączono także charakterystykę przedsięwzięcia.

Legitymację strony postępowaniu organ ocenił według treści art. 28 k.p.a., zgodnie z którym stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego bądź obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Jak

podkreślają w swoim orzecznictwie sądy administracyjne¹ o kręgu podmiotów posiadających interes prawny w przypadku inwestycji mającej istotny wpływ na środowisko decyduje zasięg oddziaływania takiej inwestycji na środowisko. Organ ustalił więc, kto jest stroną w oparciu o raport oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko i mapę z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy podanie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Przymiot strony w sprawie przysługuje podmiotom mającym tytuł prawny do nieruchomości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie zamierzonego przedsięwzięcia, gdyż będą narażone na jego oddziaływanie. W grupie tej oprócz podmiotów legitymujących się prawem własności mieszczą się również władający nieruchomościami posiadający inne prawa rzeczowe, swoim zakresem zbliżone do prawa własności. Oprócz posiadaczy nieruchomości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie stronami w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych są również inni, których nieruchomości mieszczą się w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. Są nimi również właściciele, posiadacze działek objętych przewidywanym obszarem ograniczonego użytkowania, ponieważ oddziaływanie planowanej inwestycji będzie wykraczać poza teren, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

W strefie oddziaływania lotniska znajdują się nieruchomości położone na terenie Nadleśnictwa Jabłonna, Miasta Nowy Dwór Mazowiecki, Gminy Pomiechówek, Gminy Załuski, Gminy Zakroczym. Stronami w postępowaniu są także Wnioskodawca – Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” oraz właściciele nieruchomości, na której planowane jest przedsięwzięcie: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. w Nowym Dworze Mazowieckim, Agencja Mienia Wojskowego, Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. W postępowaniu uczestniczą również organizacje ekologiczne jako podmioty na prawach strony: Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, Fundacja Notum, Centrum Ochrony Mokradeł, Klub Przyrodników, Stowarzyszenie Ekologiczno-Kulturalne „Klub Gaja”. Organizacje te zostały dopuszczone do udziału w postępowaniu na swój wniosek, co zostało potwierdzone stosownymi postanowieniami organu prowadzącego postępowanie.

¹ Wyrok WSA w Warszawie z dnia 2 czerwca 2005 r., IV SA 2586/03, LEX nr 179130; wyrok WSA w Bydgoszczy z dnia 14 września 2005 r., II SA/Bd 758/04, niepubl.

W związku z tym, że liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, organ zastosował w postępowaniu przepis art. 49 KPA (art. 46a ust. 5 POŚ). Uwzględniając jednak okoliczność, że zgodnie z art. 49 KPA organ prowadzący postępowanie ma możliwość, a nie obowiązek, stosowania uproszczonej procedury doręczeniowej, to praktyczna realizacja wynikającej z art. 8 KPA zasady pogłębiania zaufania obywateli skłoniła organ do doręczenia stronom aktywnie uczestniczącym w postępowaniu aktów wydawanych w postępowaniu w tradycyjny sposób.

W dniu 27 grudnia 2005 r., pismem znak: GK 7624/4/2005, Burmistrz Nowego Dworu Mazowieckiego zawiadomił o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, informując o prawie składania wyjaśnień i zgłaszania żądań w sprawie oraz wypowiedania się co do istniejących dowodów i materiałów w terminie 21 dni.

Organ poinformował o tym przez obwieszczenie, które zostało umieszczone na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Nowy Dwór Mazowiecki oraz na stronie internetowej organu – Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Nowy Dwór Mazowiecki w dniach 28.12.2005-23.01.2006. Organ prowadzący postępowanie wystąpił także z zawiadomieniem z dnia 27 grudnia 2005 r. do Urzędu Gminy Pomiechówek, Urzędu Gminy Zakroczym, Nadleśnictwa Jabłonna, Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” z prośbą o podanie obwieszczenia do publicznej wiadomości. Obwieszczenie zostało zamieszczone przez powyższe instytucje na tablicach ogłoszeń.

Zgodnie z art. 51 ust 1 pkt 1 POŚ w związku z § 2 ust. 1 pkt 28 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.) dla przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne było sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko. Został on złożony przez Wnioskodawcę wraz z wnioskiem. W związku z zastrzeżeniami organów uzgadniających w dniu 24 listopada 2006 r., 20 grudnia 2007 r. oraz w dniu 13 lutego 2008 r. Wnioskodawca uzupełnił raport zgodnie z ich wytycznymi. Kolejnego uzupełnienia dokonał w dniu 23 lipca 2008 r., precyzując akustyczny wpływ przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 4 POŚ w zw. z art. 46a ust. 7a POŚ organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt, burmistrz lub prezydent

miasta, na którego obszarze właściwości przedsięwzięcie jest realizowane, zatem w przedmiotowym przedsięwzięciu – Burmistrz Miasta Nowy Dwór Mazowiecki. Decyzję tę organ wydaje po dokonaniu uzgodnień z pozostałymi organami właściwymi zgodnie z art. 48 ust. 2 POŚ – Wojewodą Mazowieckim i Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie.

Pismem z dnia 23 grudnia 2005 r., znak: GK 7624/4/2005, Burmistrz Nowego Dworu Mazowieckiego wystąpił do Wojewody Mazowieckiego oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z prośbą o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obszar, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie położone jest w rejonie obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB 140004 z licznymi rezerwatami przyrody, obszar Natura 2000 Puszcza Kampinoska PLC 1400001 będąca jednocześnie parkiem narodowym oraz rezerwatem biosfery, obszar Natura 2000 Forty Modlińskie PLH 140020, obszar Natura 2000 Dolina Wkry PLH 140005, Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, Wiślańsko-Narwiański Park Krajobrazowy im. Książąt Mazowieckich – projektowany, rozlewiska w ujściu Wkry i Narwi – tzw. Mokradła. Mając na uwadze powyższe przedmiotowe przedsięwzięcie zaliczono do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, dlatego zgodę na realizację przedsięwzięcia uzgodniono z Wojewodą Mazowieckim.

Pismami z dnia 14 lutego 2006 r., znak WŚR.I.AZ/6613/1/112/05 oraz 19 kwietnia 2006 r., znak: WŚR.I.AZ/6613/1/112/05, Wojewoda Mazowiecki wskazał na niekompletność złożonego przez Wnioskodawcę raportu środowiskowego. Dnia 24 listopada 2006 r. Wnioskodawca aneksem uzupełnił raport środowiskowy. W piśmie z dnia 18 grudnia 2006 r., znak: WŚR.I.AD.6613/1/112/06, Wojewoda Mazowiecki stwierdził, że pomimo dokonanych uzupełnień przedstawiony przez Wnioskodawcę raport środowiskowy nadal jest niekompletny i winien zostać uzupełniony zgodnie z wymogami dotyczącymi oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000. W związku z brakiem reakcji ze strony Wnioskodawcy, w dniu 25 września 2007 r. Wojewoda Mazowiecki, pismem znak: WŚR.I.DC.6613/1/112/06, wezwał go do uzupełnienia dokumentacji pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpoznania. Dnia 20 grudnia 2007 r. Wnioskodawca uzupełnił dokumentację. Pismem z dnia 21 grudnia 2007 r. Burmistrz Miasta Nowy Dwór Mazowiecki wniósł ponownie do Wojewody Mazowieckiego o uzgodnienie przedsięwzięcia, przekazując aneks do raportu. Następnie, pismem z dnia 31 stycznia 2008 r., znak:

WŚR.I.DC/6613/1/112/05, Wojewoda Mazowiecki poinformował, że pomimo dokonania przez Wnioskodawcę kolejnych uzupełnień w dalszym ciągu nie może uzgodnić warunków realizacji przedsięwzięcia i przedstawił swoje uwagi. Dnia 13 lutego 2008 r. Wnioskodawca przedłożył Burmistrzowi Miasta Nowy Dwór Mazowiecki uzupełnienie do raportu, który tego samego dnia przekazał je Wojewodzie Mazowieckiemu celem uzyskania uzgodnienia. W dniu 17 marca 2008 r. Wojewoda Mazowiecki wydał postanowienie, znak: WŚR.I.DC.EM/6613/1/112/05, uzgadniające środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja Lotniska Modlin w celu przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych w Modlinie”. Pismem z dnia 25 marca 2008 r. na postanowienie to zażalenie złożyło Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (dalej OTOP). Postanowieniem z dnia 26 czerwca 2008 r., znak: DOOŚ-OA-H-46/2118/08, Minister Środowiska utrzymał postanowienie Wojewody Mazowieckiego z dnia 17 marca 2008 r. w mocy, uchylając je jedynie w pkt. I. 15 oraz I. 16 i orzekając w tych punktach.

Pismem z dnia 14 lipca 2008 r. OTOP złożył do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na scharakteryzowane powyżej postanowienie Ministra Środowiska (sygn. akt IV SA/Wa 1336/08). W dniu 5 listopada 2008 r. Minister Środowiska wydał, w trybie art. 54 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. Nr 153, poz. 1270 ze zm.; dalej: PPSA), postanowienie, znak: DIŚ-OA-H-116(46/2118)/08, uchylające zaskarżone postanowienie z dnia 26 czerwca 2008 r. oraz przywołane powyżej postanowienie Wojewody Mazowieckiego z dnia 17 marca 2008 r. i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ I instancji. W dniu 13 listopada 2008 r., w związku z zastosowaniem przez Ministra Środowiska trybu autokontroli, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie umorzył postępowanie w sprawie o sygn. akt IV SA/Wa 1336/08. W związku z tym, **postanowieniem z dnia 14 listopada 2008 r.**, znak WŚR.I.DC.EM/6613/1/112/05 Wojewoda Mazowiecki ostatecznie dokonał uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. Postanowienie zostało doręczone przez Wojewodę Mazowieckiego organowi prowadzącemu postępowanie oraz Wnioskodawcy, a pozostałym stronom postępowania zgodnie z art. 49 KPA. Warunki nałożone przez Wojewodę Mazowieckiego uwzględniono w niniejszej decyzji.

Zażalenie na postanowienie Wojewody Mazowieckiego z dnia 14 listopada 2008 r. wniósł OTOP w dniu 2 grudnia 2008 r. Postanowieniem z dnia 11 marca 2009 r., znak: GDOŚ-

DOOŚ-452-3/857/2009/TB Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska stwierdził
niedopuszczalność zażalenia.

W odpowiedzi na wystąpienie Burmistrza Miasta Nowy Dwór Mazowiecki z dnia 23 grudnia 2005 r., pismo znak: GK 7624/4/2005, pismem z dnia 8 lutego 2006 r., znak: ZNS.7175-2790-161/05-06.EG, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie poinformował, o braku możliwości uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań ze względu na braki w raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. Dnia 8 marca 2006 r., Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie wydał postanowienie, znak: ZNS.713-610-118/06.EG, uzgadniające warunki realizacji modernizacji lotniska w Modlinie. W związku z uzupełnieniem przez inwestora raportu oddziaływania na środowisko, dnia 21 grudnia 2007 r., pismem, znak: GK 7628-4/05/06/07, Burmistrz Miasta Nowy Dwór Mazowiecki ponownie zwrócił się do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań inwestycji. W odpowiedzi, w piśmie z dnia 8 lutego 2008 r., znak: ZNS.7175-273-1/08.PN, Inspektor powołał się na fakt wydania już wcześniej, tj. w dniu 8 marca 2006 r. postanowienia, na które nie zostało złożone zażalenie w związku, z czym stało się ono ostateczne. W związku z powyższym, w piśmie z dnia 5 marca 2008 r., znak: GK. 7624-4/05/06/07/08, Burmistrz zwrócił się z zapytaniem o określenie przez Inspektora, czy zmiany, jakie zaszły w raporcie mają wpływ na wydane wcześniej postanowienie z dnia 8 marca 2006 r. Pismem z dnia 19 marca 2008 r., znak: ZNS.7175-273-2/08.PN, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie udzielił jednoznacznej odpowiedzi, iż zmiany w raporcie nie mają wpływu na stanowisko wyrażone w postanowieniu z dnia 8 marca 2006 r., oraz że zgłoszone środowiskowe uwarunkowania dla realizacji projektu są w dalszym ciągu aktualne. W piśmie z dnia 28 lipca 2008 r., znak GK.7624-4/05/06/07/08, Burmistrz uzasadnił swoje ponowne wystąpienie o uzgodnienie, powołując się na wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 28 maja 2008 r., sygn. akt II SA/Po 459/07, w którym stwierdzono, że niedopuszczalne jest wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w oparciu o postanowienie uzgadniające wydane na podstawie innych raportów przez organ inspekcji sanitarnej i Wojewodę. W piśmie z dnia 13 sierpnia 2008 r., znak ZNS.7175-1537-1/08.PN, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie odpowiedział, iż w jego opinii brak jest podstaw prawnych do wznowienia postępowania oraz stwierdził, że w przedmiotowej sprawie powinno być prowadzone nowe postępowanie. W odpowiedzi, pismem z dnia 20 sierpnia 2008 r., znak:

GK 7624-4/05/06/07/08, Burmistrz przesłał pełną, niezbędną dokumentację wraz z uzupełnionym wnioskiem inwestora oraz z ostatecznym wykazem stron postępowania (wniosek inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach załączono w dniu 21 sierpnia 2008 r., argumentując iż omyłkowo zabrakło go w piśmie dostarczonym 20 sierpnia 2008 r. Do wniosku dołączono podpisany wykaz stron postępowania). Pismem z dnia 29 sierpnia 2008 r., znak: GK. 7624-4/05/06/07/08, Burmistrz Miasta Nowy Dwór Mazowiecki po raz kolejny wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z prośbą o ponowne uzgodnienie z uwagi na fakt przekazania przez Wnioskodawcę analizy hałasowej. W reakcji na powyższe, w dniu 3 września 2008 r., obwieszczeniem nr ZNS.7175-1537-2/08.PN oraz pismem nr ZNS.7175-1537-3/08.PN, Inspektor powiadomił, o toczącym się nowym postępowaniu w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości wypowiedzenia się przez strony na temat zebranych dowodów i materiałów oraz ewentualnego zgłoszenia swoich uwag w sprawie. Ostatecznie, dnia 2 października 2008 r., Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie wydał postanowienie uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia, polegającego na modernizacji Lotniska Modlin w celu przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych, zgłaszając jednocześnie środowiskowe uwarunkowania dla jego realizacji (postanowienie znak ZNS.713-1537-4/08.PN). W dniu 8 października 2008 r., postanowieniem znak ZNS.713-1537-5/08.PN, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie sprostował z urzędu pomyłkę pisarską zaistniałą w postanowieniu uzgadniającym warunki realizacji inwestycji. Pismem z dnia 20 października 2008 r., OTOP złożyło za pośrednictwem Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, zażalenie do Głównego Inspektora Sanitarnego na postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 2 października 2008 r., znak ZNS 713-1537-4/08.PN, wnosząc o jego uchylenie w całości. W dniu 30 października 2008 r., do Głównego Inspektora Sanitarnego wpłynęło zażalenie z dnia 22 października 2008 r., złożone przez OTOP dotyczące sprostowania pomyłki w postanowieniu z dnia 2 października 2008 r. znak ZNS 713-1537-4/08.PN, postanowieniem z dnia 8 października 2008 r., znak ZNS 713-1537-5/08.PN. OTOP wnosiło o uchylenie zaskarżonego postanowienia w całości oraz o przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia. W dniu 9 grudnia 2008 r., Główny Inspektor Sanitarny, postanowieniem znak GIS-HŚ-NZ-0261-89-2/DB/08 rozpatrzył wyżej wymienione zażalenie utrzymując zaskarżone postanowienie w mocy. Dnia 9 grudnia 2008 r. Główny Inspektor Sanitarny, postanowieniem, znak: GIS-HŚ-NZ-0261-89-1/DB/08, po rozpatrzeniu zażalenia OTOP z dnia 20 października 2008 r. na postanowienie Państwowego



Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 2 października 2008 r., znak: ZNS 713-1537-4/08.PN umorzył postępowanie odwoławcze. W konsekwencji obecnie będącym w mocy postanowieniem w przedmiocie uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie jest **postanowienie z dnia 2 października 2008 roku**, znak ZNS.713-1537-4/08.PN, wraz z „prostującym” je postanowieniem z dnia 8 października 2008 r., postanowieniem znak ZNS.713-1537-5/08.PN. Postanowienia zostały doręczone przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie organowi prowadzącemu postępowanie, Urzędowi Gminy Pomiechówek, Urzędowi Gminy Zakroczym, Urzędowi Gminy Załuski, Nadleśnictwu Jabłonna, Mazowieckiemu Portowi Lotniczemu Warszawa-Modlin Sp. z o.o., Wnioskodawcy, Agencji Mienia Wojskowego, OTOP, Centrum Ochrony Mokradeł, Fundacji Notum, Stowarzyszeniu Ekologiczno-Kulturalnemu „Klub Gaja”, Klubowi Przyrodników oraz pozostałym stronom postępowania zgodnie z art. 49 KPA. Warunki nałożone przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie uwzględniono w niniejszej decyzji.

W związku z tym, że ocena organów uzgadniających zawarta w postanowieniach uzgadniających nie zwalnia organu wydającego decyzję z obowiązków określonych w art. 47 POŚ², organ przeanalizował i ocenił bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na: środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki, wzajemne oddziaływanie między tymi czynnikami, dostępność do złóż kopalin, możliwości oraz sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko oraz wymagany zakres monitoringu.

Do wydania niniejszej decyzji posłużono się analizami przedstawionymi w raporcie i aneksach do niego. Organ szczegółowo przeanalizował zawarte w nim informacje, mając na względzie, które jego części utraciły aktualność na skutek złożonych uzupełnień. Wskazując uwarunkowania Burmistrz uczynił to, porównując zalecenia przedstawione w raporcie z uzgodnieniami organów, do których o nie wystąpiono. Dokonane porównanie miało na celu ustalenie, które wytyczne proponowane w raporcie, zostały uznane przez organy uzgadniające. W związku z powyższym Burmistrz, zgadzając się z uzgodnieniami, ustalił też własne uwarunkowania. Bazują one na ustaleniach raportu. Mają one na celu z jednej strony zapewnienie bezpieczeństwa i higieny pracy, jak przy wymogach odnoszących się do

² Wyrok WSA w Warszawie z dnia 19 stycznia 2007 r., IV SA/Wa 1867/06, LEX nr 348249; wyrok WSA w Warszawie z dnia 26 marca 2007 r., IV SA/Wa 168/07, LEX nr 335125.

odpadów zawierających azbest. Z drugiej strony wprowadzenie ich miało na celu zminimalizowanie wpływu na środowisko inwestycji w trakcie trwania prac budowlanych, jak przy uzgodnieniu dotyczącym zakazu palenia odpadów budowlanych, czy ograniczeniu pylenia.

W decyzji nie nałożono warunku kompensacji przyrodniczej, tym samym nie uwzględniając „Programu kompensacji przyrodniczej” opracowanego przez mgr Arkadiusza Korczewskiego oraz mgr Łukasza Meina z Polskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków z uwagi na zmianę organizacji ruchu lotniczego. Proponowane trasy startów i lądowań będą przebiegać od strony zachodniej nad drogą krajową nr 7, zaś od strony wschodniej nad fragmentem drogi krajowej nr 62 oraz nad linią kolejową. Przedłożony 20 grudnia 2007 r. „Aneks do raportu o oddziaływaniu na obszary Natura 2000 modernizacji Lotniska Modlin w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych” wraz z wyjaśnieniami z dnia 13 lutego 2008 r. zastępują wszelkie fragmenty dotyczące obszarów Natura 2000, jakie znalazły się w raporcie i jego aneksach wcześniej przedłożonych organowi. Tym samym dokumenty z lat poprzednich – w zakresie Natury 2000 i innych obszarów cennych przyrodniczo należy traktować jako archiwalne. Określenie obowiązku kompensacji, która powinna odpowiadać stratom w środowisku poniesionym wskutek realizacji przedsięwzięcia, jest konieczne w przypadku, gdy z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że dane przedsięwzięcie ma znacząco negatywny wpływ na obszary Natura 2000. Według organu Wnioskodawca udowodnił brak znaczącego negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko. W ocenie organu przedsięwzięcie nie spowoduje negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000, zatem organ wydał zgodę na jego realizację.

W decyzji nie nałożono warunków z zakresu ochrony powietrza. Wykonana w raporcie analiza przedstawiła wyniki komputerowych symulacji jakościowej i ilościowej emisji zanieczyszczeń oraz rozkładu ich rozprzestrzeniania się ze modernizowanego lotniska w Modlinie. W rejonie lotniska będziemy mieli do czynienia z emisją niezorganizowaną: z pojazdów poruszających się po drogach wewnętrznych i parkingach oraz emisją ze startujących i lądujących pojazdów lotniczych, oraz z emisją zorganizowaną z lokalnej kotłowni gazowej. Analiza wykazała, że realizacja przedsięwzięcia nie powinna spowodować przekroczeń wartości odniesienia substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych

substancji w powietrzu (Dz. U. z 2003 r. Nr 1, poz. 12). W trakcie budowy wystąpi krótkotrwały wzrost zapylenia, lokalne podwyższenie emisji spalin, ale ich zasięg i wielkość będą niewielkie. Podczas funkcjonowania lotniska źródłem zanieczyszczeń będzie ruch pojazdów i samolotów na jego płycie oraz kotłownia ogrzewająca budynki zlokalizowane na terenie lotniska. Obliczenia łącznej emisji ze wszystkich źródeł zanieczyszczeń wykazały jedynie podwyższone stężenie dwutlenku węgla w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów lotniczych.

Polecenie wykorzystania ponownego gruzu przy zastosowaniu kruszarki nałożono w ramach minimalizacji ilości powstających odpadów zgodnie z założeniami raportu z 2005 r. o oddziaływaniu inwestycji na środowisko na etapie koncepcji. Część I. Gospodarka wodno-ściekowa, odpady, ochrona przyrody, s. 89-90.

Obowiązek ograniczenia stosowania polichlorku winylu (PCV) i poliuretanu (PU) wynika z zagrożeń jakie stwarzają dla środowiska odpady wykonane z tych materiałów, przede wszystkim w czasie ich spalania, ale też ze względu na bardzo długi okres biodegradacji.

Zakaz spalania wszelkich odpadów budowlanych, jak folie, papa, opony, rozpuszczalniki, farby, oleje itp. wynika z faktu wydzielania szkodliwych substancji, a także gryzącego dymu, w wyniku procesu spalania wskazanych wyżej materiałów, zanieczyszczających atmosferę.

Mając na względzie wysokie prawdopodobieństwo pojawienia się w czasie prac rozbiórkowych i budowlanych odpadów zawierających azbest, określono zasady postępowania z takimi odpadami, odwołując się do stosownych przepisów, których celem jest zapewnienie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Zachowanie nasadzeń izolujących lotnisko od drogi i zabudowań oraz nasadzenie nowych żywopłotów, tam, gdzie to możliwe, zraszanie placu budowy i gruntowej drogi dojazdowej ma na celu ograniczenie kurzenia. Unoszący się w dolnej warstwie atmosfery pył ma niekorzystny wpływ zarówno na zdrowie ludzi, jak i awaryjność sprzętu mechanicznego, zanieczyszczając powietrze. Przedsięwzięcie środków ograniczających pylenie zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji portu lotniczego podyktowane jest zachowaniem przepisów BHP, a także ochroną powietrza. Te same środki pomocniczo spełniają rolę ochrony przed hałasem, który będzie generowała droga dojazdowa do lotniska, a także ono samo.

Wymóg zapewnienia wolnej od zabudowy o wysokości przekraczającej 3 n.p.t. strefy wokół urządzenia DVOR/DME ma na celu zapewnienie jego właściwego funkcjonowania. W tym zakresie uwzględniono uwagi zawarte w raporcie o oddziaływaniu urządzenia radionawigacyjnego DVOR/DME na środowisko, s. 32.

Mając na względzie zapewnienie właściwego przepływu pasażerów, który nie doprowadzi z jednej strony do nadmiernego zanieczyszczenia powietrza spalinami samochodowymi, a z drugiej nie będzie prowadził do niemożności znalezienia miejsca parkingowego, zdecydowano się zobowiązać Wnioskodawcę do uwzględnienia w projekcie budowlanym odpowiedniej liczby miejsc parkingowych. Biorąc pod uwagę, że do lotniska dojeżdżać będą jego pracownicy oraz pasażerowie, a charakterystyka zapotrzebowania tych grup na miejsca postojowe jest różna, nakazano uwzględnienie tego faktu. Podobne przesłanki kierowały organem przy nakładaniu obowiązku uwzględnienia etapów budowy lotniska i rozwoju jego działalności, tak by liczba miejsc parkingowych była proporcjonalna do zapotrzebowania.

Wymóg ogrodzenia lotniska i zapewnienia niedostępności tego terenu osobom postronnym ma na celu względy bezpieczeństwa. W tym zakresie organ przychylił się do informacji zawartych w Opisie planu zagospodarowania terenu strefy zabudowy kubaturowej, będącym częścią raportu firmy Polconsult z 2005 r.

Z uwagi na fakt, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii organ nie ustalił wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

W przedmiotowej sprawie nie zachodzi konieczność przeprowadzenia postępowania dotyczącego trans granicznego oddziaływania na środowisko, zatem organ nie określił wymogów w tym zakresie.

Zdaniem organu konieczne jest utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania ponieważ na niektórych terenach nie będą mogły być dotrzymane standardy przewidziane przepisami prawa, w szczególności standardy jakości środowiska.

W celu oceny stanu i kierunków zmian środowiska przyrodniczego oraz opracowania prognoz i wczesnego informowania o przewidywanych przeobrażeniach środowiska pod wpływem przedmiotowej inwestycji nałożono na inwestora obowiązki dotyczące wykonania monitoringu, którego zakres obejmuje monitoring hałasu, monitoring ilości i jakości odprowadzanych ścieków sanitarnych i deszczowych, monitoring populacji nietoperzy oraz monitoring populacji ptaków. Uwzględniając ten wymóg kierowano się ustaleniami aneksu o oddziaływaniu na obszary Natura 2000 z 2007 r. Działania te są niezbędne do realizacji ze względu na lukę w wiedzy dotyczącą analizowanego obszaru oraz zasadę dochodzenia do prawdy obiektywnej i przezorności, jakimi należy się kierować przy weryfikacji potencjalnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja, jak już wyżej wskazano, należy do grupy przedsięwzięć, dla których obligatoryjnie sporządza się raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W związku z tym, na podstawie art. 56 ust. 4 pkt 2 POŚ organ zobowiązał Wnioskodawcę do przedstawienia analizy porealizacyjnej. Analiza ma na celu porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia. Dlatego też, mając na względzie wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa, oraz wspomnianą wyżej zasadę przezorności, kierując się analogicznymi przesłankami jak przy nakładaniu obowiązku monitoringu, zdecydowano się nałożyć omawiany obowiązek.

Zgodnie z brzmieniem art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. Nr 173, poz. 1219 ze zm.) decyzje administracyjne wydawane w związku z realizacją przedsięwzięć Euro 2012, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 12 października 2007 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 192, poz. 1385 ze zm.), podlegają natychmiastowemu wykonaniu. Przedmiotowe przedsięwzięcie wymienione jest w punkcie 23 załącznika do powyższego rozporządzenia. Zatem decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu z mocy prawa.

Ustawodawca gwarantuje każdemu w przypadkach określonych w ustawie prawo do uczestniczenia w postępowaniu w sprawie wydania decyzji z zakresu ochrony środowiska (art. 10 POŚ). Obowiązkiem organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzany jest raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (art. 53 POŚ). Na podstawie art. 51 ust. 1 pkt 1 POŚ sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wymagają planowane przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko. Przedmiotowe przedsięwzięcie należy w oparciu o § 2 ust. 1 pkt 28 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.), wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w art. 51 ust. 8 POŚ, do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wymagających sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Zatem organ prowadzący postępowanie ma obowiązek zapewnić w nim możliwość udziału społeczeństwa, ponieważ dotyczy ono oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, w ramach której sporządzany jest raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 32 ust. 1 pkt 1 POŚ przed wydaniem decyzji wymagających udziału społeczeństwa organ administracji właściwy do ich wydania **podaje do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku** o wydanie decyzji oraz o **możliwości składania uwag i wniosków**, wskazując jednocześnie miejsce i 21-dniowy termin ich składania. W tym przypadku podanie do publicznej wiadomości powinno nastąpić także poprzez zamieszczenie informacji na stronie internetowej organu właściwego do wydania decyzji, jeśli organ ten prowadzi taką stronę (art. 32 ust. 3 POŚ).

Zgodnie z tą dyspozycją organ prowadzący postępowanie wszczął procedurę udziału społeczeństwa w dniu **21 marca 2008 r.**, w którym to **zamieścił w publicznie dostępnym wykazie**, prowadzonym przez Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Nowym Dworze Mazowieckim dostępnym na stronie internetowej www.bip.nowydwormaz.pl, **dane o wniosku** o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji lotniska Modlin w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych – numer

wpisu 2008/A/0004 (data publikacji 21-03-2008, osoba publikująca Małgorzata Kiełbasińska) oraz o raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na modernizacji lotniska w Modlinie w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych – numer wpisu 2008/E/0001 (data publikacji 21-03-2008, osoba publikująca Małgorzata Kiełbasińska).

W dniu 21 marca 2008 r. organ prowadzący postępowanie podał również **do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu** w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji i raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 21-dniowy termin ich składania (to jest do dnia 11 kwietnia 2008 r.).

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez obwieszczenie o rozpoczęciu procedury postępowania z udziałem społeczeństwa umieszczone przez organ prowadzący postępowanie na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Nowy Dwór Mazowiecki oraz przez zamieszczenie informacji na stronie internetowej organu – Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Nowy Dwór Mazowiecki w dniach 21.03.2008-11.04.2008. Ponadto organ umieścił 15 sztuk obwieszczenia na słupach ogłoszeniowych na terenie miasta Nowy Dwór Mazowiecki, co potwierdza notatka służbowa strażnika Straży Miejskiej Nowego Dworu Mazowieckiego z dnia 21 marca 2008 r. Obwieszczenie zostało również opublikowane w Gazecie Nowodworskiej z dnia 25 marca 2008 r., z dnia 1 kwietnia 2008 r., z dnia 8 kwietnia 2008 r.

Organ prowadzący postępowanie wystąpił także z zawiadomieniem z dnia 21 marca 2008 r. do Urzędu Gminy Pomiechówek, Urzędu Gminy Zakroczym, Urzędu Gminy Załuski, Nadleśnictwa Jabłonna, Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin Sp. z o.o., Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” z prośbą o podanie do publicznej wiadomości obwieszczenia przez wywieszenie go na tablicach ogłoszeń w siedzibach i umieszczenia na stronach internetowych. Obwieszczenie o rozpoczęciu procedury postępowania z udziałem społeczeństwa zostało umieszczone przez powyższe instytucje na tablicach ogłoszeń i na stronach internetowych.

Dnia 11 kwietnia 2008 r. organ prowadzący postępowanie **wydłużył postępowanie z udziałem społeczeństwa**, umożliwiając społeczeństwu składanie uwag i wniosków do dnia 21 kwietnia 2008 r. Organ poinformował o tym przez obwieszczenie o wydłużeniu procedury postępowania z udziałem społeczeństwa, które zostało umieszczone na tablicach ogłoszeń

Urzędu Miasta Nowy Dwór Mazowiecki oraz na stronie internetowej organu – Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Nowy Dwór Mazowiecki w dniach 11.04.2008-21.04.2008. Obwieszczenie zostało opublikowane w Gazecie Nowodworskiej z dnia 15 kwietnia 2008 r. oraz wywieszane na słupach ogłoszeniowych w Nowym Dworze Mazowieckim dnia 11 kwietnia 2008 r., co potwierdza protokół nr 213/08 Straży Miejskiej Nowego Dworu Mazowieckiego.

Organ prowadzący postępowanie wystąpił także z zawiadomieniem z dnia 11 kwietnia 2008 r. do Urzędu Gminy Pomiechówek, Urzędu Gminy Zakroczym, Urzędu Gminy Załuski, Nadleśnictwa Jabłonna, Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin Sp. z o.o., Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” z prośbą o podanie do publicznej wiadomości obwieszczenia przez wywieszenie go na tablicach ogłoszeń w siedzibach i umieszczenia na stronach internetowych. Obwieszczenie o wydłużeniu procedury postępowania z udziałem społeczeństwa zostało umieszczone przez powyższe instytucje na tablicach ogłoszeń i na stronach internetowych.

W związku z uzupełnieniem raportu o oddziaływaniu na środowisko przez inwestora, polegającego na przekazaniu zaktualizowanych opracowań dotyczących analizy oddziaływania na środowisko hałasu lotniczego od lotniska Warszawa-Modlin wraz z mapami ewidencyjnymi z naniesionym proponowanym obszarem ograniczonego użytkowania, organ **ponowił procedurę udziału społeczeństwa w dniu 25 lipca 2008 r.**, w którym **zamieścił w publicznie dostępnym wykazie**, prowadzonym przez Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Nowym Dworze Mazowieckim dostępnym na stronie internetowej www.bip.nowydwormaz.pl, **dane o raporcie** o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na modernizacji lotniska w Modlinie w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych **w zakresie analizy oddziaływania na środowisko hałasu lotniczego** od lotniska Warszawa-Modlin (uzupełnienie), mapy ewidencyjnej z proponowanymi granicami obszarów ograniczonego użytkowania – numer wpisu 2008/E/0003 (data publikacji 25-07-2008, osoba publikująca Małgorzata Kiełbasińska).

W dniu 25 lipca 2008 r. organ prowadzący postępowanie **podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu** w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji, raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z

uzupełnieniami oraz o możliwości składania uwag i wniosków od dnia 25 lipca 2008 r. do dnia 14 sierpnia 2008 r. i miejsce ich składania. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez obwieszczenie umieszczone przez organ prowadzący postępowanie na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Nowy Dwór Mazowiecki oraz przez zamieszczenie informacji na stronie internetowej organu – Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Nowy Dwór Mazowiecki w dniach 24.07.2008-14.08.2008. Ponadto organ umieścił obwieszczenia na 15 słupach ogłoszeniowych na terenie miasta Nowy Dwór Mazowiecki, co potwierdza protokół 431/08 strażnika Straży Miejskiej Nowego Dworu Mazowieckiego z dnia 24 lipca 2008 r. Obwieszczenie zostało również opublikowane w Gazecie Nowodworskiej z dnia 29 lipca 2008.

Organ prowadzący postępowanie wystąpił także z zawiadomieniem z dnia 24 lipca 2008 r. do Urzędu Gminy Pomiechówek, Urzędu Gminy Zakroczym, Urzędu Gminy Załuski, Nadleśnictwa Jabłonna, Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin Sp. z o.o., Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” z prośbą o podanie do publicznej wiadomości obwieszczenia przez wywieszenie go na tablicach ogłoszeń w siedzibach i umieszczenia na stronach internetowych. Obwieszczenie zostało umieszczone przez powyższe instytucje na tablicach ogłoszeń i na stronach internetowych.

Następnie w dniu 5 sierpnia 2008 r. organ prowadzący postępowanie **wydłużył postępowanie z udziałem społeczeństwa**, umożliwiając społeczeństwu składanie uwag i wniosków do dnia 19 sierpnia 2008 r. Organ poinformował o tym przez obwieszczenie o wydłużeniu procedury postępowania z udziałem społeczeństwa, które zostało umieszczone na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Nowy Dwór Mazowiecki oraz na stronie internetowej organu – Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Nowy Dwór Mazowiecki w dniach 05.08.2008-19.08.2008. Obwieszczenie zostało opublikowane w Gazecie Nowodworskiej z dnia 05 sierpnia 2008, z dnia 12 sierpnia 2008 oraz wywieszono na 14 słupach ogłoszeniowych w Nowym Dworze Mazowieckim, co potwierdza protokół 449/08 z dnia 5 sierpnia 2008 r. sporządzony przez strażnika Straży Miejskiej w Nowym Dworze Mazowieckim.

Organ prowadzący postępowanie wystąpił także z zawiadomieniem z dnia 5 sierpnia 2008 r. do Urzędu Gminy Pomiechówek, Urzędu Gminy Zakroczym, Urzędu Gminy Załuski, Nadleśnictwa Jabłonna, Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin Sp. z o.o., Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” z prośbą o podanie do publicznej wiadomości obwieszczenia przez wywieszenie go na tablicach ogłoszeń w siedzibach i

umieszczenia na stronach internetowych. Obwieszczenie o wydłużeniu procedury postępowania z udziałem społeczeństwa zostało umieszczone przez powyższe instytucje na tablicach ogłoszeń i na stronach internetowych. Ponadto obwieszczenie o wydłużeniu procedury postępowania z udziałem społeczeństwa zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń Agencji Mienia Wojskowego w dniu 07 sierpnia 2008 r.

We wskazanych terminach, liczonych każdorazowo od dnia upublicznienia zawiadomienia³, uwagi i wnioski do postępowania wniosły w szczególności podmioty: OTOP, Joanna Szczęśniak, Fundacja Notum, Centrum Ochrony Mokradeł, Grażyna Trzaskoma, Komitet Osiedlowy Mieszkańców Osiedla w Nowym Modlinie – Teresa Brodowska, Urszula Kramarska, Jarosław Kopeć, Andrzej Madejski; Wójt Gminy Wieliszew, Klub Przyrodników, Stowarzyszenie Ekologiczno-Kulturalne „Klub Gaja”, mieszkańcy Legionowa.

Ponadto przed wydaniem decyzji organ przeprowadził **rozprawę administracyjną**, otwartą dla społeczeństwa (art. 32 ust. 1 pkt 2 POŚ). Organ uznał, że przeprowadzenie rozprawy przyspieszy, uprości postępowanie, osiągnie cel wychowawczy, a także uczyni zadość wymogowi dotyczącemu potrzeby uzgodnienia interesów stron (art. 89 KPA). Jednocześnie dbał o realizację zasad ogólnych postępowania administracyjnego, w tym zasady wszechstronnego wyjaśnienia okoliczności stanu faktycznego (art. 7 KPA); pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa (art. 8 KPA); informowania o okolicznościach faktycznych i prawnych (art. 9 KPA); czynnego udziału w postępowaniu (art. 10 KPA).

Organ prowadzący postępowanie ogłosił o rozprawie otwartej dla społeczeństwa dnia 24 listopada 2008 r., informując o możliwości uczestnictwa w rozprawie administracyjnej przeprowadzanej w przedmiocie dokonania oceny oddziaływania na środowisko planowanego

³ Vide wyrok WSA w Warszawie z dnia 13 czerwca 2006 r., IV SA/Wa 442/06, LEX nr 232971, zgodnie z którym tak różne formy publicznego zawiadomienia o złożeniu wniosku dotyczącego wydania decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, jak ogłoszenie w prasie lokalnej, na tablicach ogłoszeń urzędów i w internecie nie dają możliwości każdorazowego ustalenia jednego terminu w wymiarze 21 dni. Każdorazowe zaś liczenie terminu 21 dni od dnia upublicznienia zawiadomienia w dany sposób o złożeniu wniosku dotyczącego wydania decyzji, służy z jednej strony zachowaniu wymogu określonego w art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy z 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, a z drugiej strony zwiększyło ogólny czas na zgłaszanie uwag i wniosków przez społeczeństwo, rozszerzając tym samym horyzont czasowy udziału społeczeństwa w procedurze wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji projektowanej inwestycji celu publicznego.

przedsięwzięcia, która odbędzie się w dniu 12 grudnia 2008 r., o godz. 10.00 w siedzibie organu, o możliwości wniesienia przez każdego uczestnika rozprawy uwag i wniosków, o możliwości zapoznania się z dokumentami sprawy. Obwieszczenie o rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa organ umieścił na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Nowy Dwór Mazowiecki oraz na stronie internetowej organu – Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Nowy Dwór Mazowiecki w dniach 25.11.2008-12.12.2008. Ponadto organ umieścił obwieszczenia na 14 słupach ogłoszeniowych na terenie miasta Nowy Dwór Mazowiecki, co potwierdza protokół strażnika Straży Miejskiej Nowego Dworu Mazowieckiego z dnia 24.11.2008 r. Obwieszczenie zostało również opublikowane w Gazecie Nowodworskiej z dnia 25 listopada 2008 r., 2 grudnia 2008 r., 9 grudnia 2008 r.

Organ prowadzący postępowanie wystąpił także z zawiadomieniem z dnia 24 listopada 2008 r. do Urzędu Gminy Pomiechówek, Urzędu Gminy Zakroczym, Urzędu Gminy Załuski, Nadleśnictwa Jabłonna, Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin Sp. z o.o., Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” z prośbą o podanie do publicznej wiadomości obwieszczenia przez wywieszenie go na tablicach ogłoszeń w siedzibach i umieszczenia na stronach internetowych. Obwieszczenie o rozprawie otwartej dla społeczeństwa zostało umieszczone przez powyższe instytucje na tablicach ogłoszeń i na stronach internetowych.

Dodatkowo organ zawiadomieniem z dnia 24 listopada 2008 r. powiadomił: Klub Przyrodników, Stowarzyszenie Ekologiczno-Kulturalne „Klub Gaja”, Fundację Notum, Centrum Ochrony Mokradeł, OTOP, pełnomocnika OTOP Wiesława Nowickiego, pełnomocnika wnioskodawcy Piotra Okienczyca, Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, Agencję Mienia Wojskowego.

Rozprawa administracyjna odbyła się dnia 12 grudnia 2008 r. o godz. 10.00 w siedzibie organu. Na rozprawie społeczeństwo oraz organizacje ekologiczne mogli zapoznać się z dokumentacją przygotowaną na potrzeby przedsięwzięcia oraz uzyskać dodatkowe wyjaśnienia od przedstawicieli organu, inwestora i autorów raportu. Zgłoszone uwagi – wyrażające szerokie poparcie dla planowanej inwestycji – zostały zaprotokołowane, a następnie wzięte pod uwagę w prowadzonym postępowaniu oraz przy ustaleniu warunków do decyzji.

W ramach postępowania z udziałem społeczeństwa wniesione zostały następujące

uwagi i wnioski, uszeregowane w grupy tematyczne:

1. Konieczność rozpatrzenia **wariantów alternatywnych** przedsięwzięcia – wskazywano na **brak oceny strategicznej**, porównującej warunki środowiskowe kilku zakładanych lokalizacji dla tego typu inwestycji jako podstawowy błąd merytoryczny procedury ustalenia dogodnej lokalizacji dla lotniska tanich linii lotniczych w sąsiedztwie Warszawy. Wnioskowano o uzupełnienie przedłożonego do wglądu raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko o rozpatrzenie **dodatkowych wariantów** modernizacji bądź budowy pasażerskiego lotniska regionalnego dla aglomeracji warszawskiej, które rozpatrzą inne niż Modlin lokalizacje tego lotniska, takie jak okolice Łowicza i Mszczonowa, ponieważ **analiza dwuwariantowa** – wariant „0” bez powstania nowego lotniska w okolicach Warszawy i wariant z modernizacją lotniska w Modlinie jest niewystarczająca; wskazane zostały także lokalizacje: Radom, Mszczonów, Sochaczew, inne. Wskazano także brak analizy kolejnego wariantu, polegającego na tym, że lotnisko w Modlinie będzie pełniło funkcję **lotniska centralnego** dla kraju.

2. Niewiarygodność zaproponowanych **tras podejścia do lotniska** oraz **procentowej częstości operacji lotniczych** wykonywanych po tych trasach, w tym:
 - a) Nieuwzględnienie kierunków dominujących wiatrów – podniesiono, że w rejonie Modlina dominują wiatry z kierunków zachodnich, a wiatrów wschodnich jest jedynie 12% rocznie. W aneksie do raportu przyjęto, że 60% lądowań będzie odbywać się od strony zachodniej. Pozostałe 40% przypadków ma przypadać z kierunków offset – 20% z kierunku NNW, 20% z kierunku NNE – oba po ciasnym łuku, ze stabilizacją samolotu po wyjściu z zakrętu w odległości niecałych 3 km od progu na drodze startowej. W związku z tym wskazano niewiarygodność założonej częstości lądowań na kierunek DS 08. Stwierdzono, że przyjęte założenie, że 60% lądowań wykonywane będzie na kierunek DS 08 (przy podejściu na pas od zachodu) oznacza, że w większości przypadków samolot musiałby lądować przy tylnym wietrze, a jest to niezgodne z zasadami prowadzenia ruchu lotniczego, praktyką lotniczą.
 - b) Podnoszono, że zaproponowane w aneksie do raportu operacje lotnicze są

wykonalne tylko w szczególnych przypadkach. Zaproponowane podejścia są podejściami nieprecyzyjnymi, możliwymi jedynie przy wysokim pułapie chmur przy dobrej widzialności. Z powodu warunków meteorologicznych są rzadko stosowane. Nie powinny więc być ustalane jako podstawa dla danego lotniska (w aneksie do raportu określono częstość takich lądowań na 40%). Zainstalowanie systemu ILS, czy urządzenia radionawigacyjnego jakim jest DVOR/DME nie powoduje zmiany typu podejścia. Samolot powinien lecieć prosto na pas w odległości kilkunastu km od pasa lotniska. Dla samolotów klasy C taki typ podejścia przypomina raczej akrobacje lotnicze.

- c) Brak informacji, kto jest autorem tras. Konieczność oficjalnego potwierdzenia wiarygodności tras i prognozowanego rozkładu na nich częstości operacji przez uprawnioną instytucję do wytyczania tras i procedur lotniczych. Podnoszono, że bez tego potwierdzenia nie można uznać za słuszne założenia do analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko, a co za tym idzie również wiarygodności wniosków. Stwierdzono, że w aneksie do raportu brakuje informacji, czy nowe zaproponowane drogi są zgodne z procedurami dla lotnictwa cywilnego, czy trasy uzyskały akceptację Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) i zostały przez nią zatwierdzone. Brakuje również powiązania zaproponowanych tras dolotów i odlotów z lotniska z drogami powietrznymi, a także profili wysokościowych startów i lądowań, propozycji procedur dla tras.
- d) Wyrażono obawę, że operacje lotnicze prowadzone będą na kierunku wschód – zachód (lądowania ze wschodu, starty na zachód), co przypuszczalnie oznacza degradację terenów Natura 2000 nad Wisłą oraz cennych przyrodniczo terenów nad Narwią.
- e) Domaganie się pisemnego potwierdzenia przez PAŻP, że zakładane trasy wraz z ustaleniem ich % częstości, są możliwe do zastosowania z technicznego punktu widzenia dla danych typów samolotów, uwzględniając warunki meteorologiczne w rejonie danej lokalizacji.

Podnoszono, że wytyczanie trasy operacji lotniczych ma miejsce w nieodpowiednim etapie inwestycyjnym. Obecnie PAŻP bierze odpowiedzialność za ich wytyczenie dopiero po wybudowaniu lotniska, w chwili ich wprowadzania do AIP Polska. Z uwagi na konieczność rozpoczęcia budowy po uzyskaniu decyzji środowiskowej,



taki tryb stwarza nikłe szanse egzekwowania w praktyce „bezpiecznych” dla środowiska tras w przypadku, gdy są one mało realne z punktu widzenia nawigacji lotniczej. Postulat ustanowienia podstawy prawnej egzekwowania od PAŻP wzięcia pełnej odpowiedzialności za wytyczenie tras operacji lotniczych na etapie sporządzania raportu OOS albo zagwarantowania możliwości wpływu specjalistom – przyrodnikom – na ustalenie tych tras po wybudowaniu lotniska, a przed fazą wpisania go do AIP Polska, przy udzieleniu przez PAŻP promesy na etapie projektowania.

3. Błędy co do przyjętych założeń powodujące niewiarygodność wniosków. Sprzeczność wniosków z treścią, bądź niewłaściwa interpretacja w wielu przypadkach. Uwagi do wniosków zawartych w aneksie, głównie w streszczeniu w języku niespecjalistycznym, w szczególności:
- a) do stwierdzenia: „najczęściej występują wiatry zachodnie i wschodnie”, podczas gdy wiatry ze wschodu stanowią 12,3%,
 - b) powołanie się na Raport Międzyresortowego Interdyscyplinarnego Zespołu ds. wyboru lokalizacji lotniska centralnego dla Polski, wskazujący Modlin jako jedną z głównych alternatyw, i wyciągnięcie z tego wniosku, że to dobra lokalizacja nie powodująca kolizji z przyrodą, podczas gdy ów Raport w ogóle nie oceniał lokalizacji w Modlinie od strony wpływu na środowisko,
 - c) do stwierdzenia: „wskazane ewentualne negatywne oddziaływania na obszary Natura 2000 wystąpią niezależnie od powstania lotniska w Modlinie” w kontekście nieuchronnego rozwoju infrastruktury, podczas gdy stoi to w sprzeczności z art. 15, 33 i 34 ustawy o ochronie przyrody,
 - d) zbagatelizowanie w streszczeniu aneksu problemu zderzeń samolotów z ptakami i przedstawiany w nim kontekście „narażenia na śmierć poszczególnych osobników”, zlekceważenie podwyższonego ryzyka zderzeń ptaków z samolotami.
 - e) pominięcie w streszczeniu wielu kluczowych informacji zawartych w Aneksie np. pominięcie informacji dotyczących bardzo znacznego wzrostu od lat 70 populacji ptaków najbardziej niebezpiecznych dla lotnictwa: kormoranów, mewy srebrzystej,
 - f) brak wyciągnięcia wniosków z zamieszczonych w Aneksie map tras przelotów ptaków w godzinach wieczornych i porannych, które całkowicie pokrywają się z

- proponowanymi offsetowymi trasami od- i dolotów do lotniska,
- g) twierdzenie, że lotnisko wojskowe w latach 70-80 nie wpłynęło negatywnie na ptaki w aspekcie wykluczenia negatywnego wpływu planowanej inwestycji – żeby udowodnić takie twierdzenie należałoby znać częstotliwość operacji lotniczych, trasy dolotów i odlotów oraz typy samolotów używanych w tamtym czasie.
 - h) zmarginalizowanie w Aneksie pośredniego i skumulowanego wpływu planowanej inwestycji na środowisko – znacznie zwiększonej presji antropogenicznej na okoliczne tereny, wzrostu ruchu pojazdów na trasach dojazdowych.

4. Niejasność kto odpowiada za całość aneksu do raportu.

5. Prawdopodobieństwo, że w wyniku realizacji przedsięwzięcia zostaną zmniejszone lub wyeliminowane tereny żerowania **nietoperzy**. Podniesiono, że projekt zakłada wyznaczenie nowych żerowisk i dróg do nich, ale nie wskazuje ich **miejsc** i tego w jaki sposób zostałyby przeprowadzone nieprzerwane **drogi dojścia**. Nie uwzględnia to oddziaływania na populację nietoperzy. Projekt nie przewiduje sytuacji, gdy zostanie stwierdzone **nie korzystanie** przez nietoperze z **nowych żerowisk**. Nie przedstawiono **sposobu i miejsca ogrodzenia** fortu Kazamaty, metod nadzoru przed niekontrolowaną penetracją przez człowieka, ograniczenia oświetlenia i hałasu w obecnych miejscach żerowania nietoperzy.

6. Postulaty włączenia do decyzji następujących warunków:

- a) wykluczenie składowania, gospodarczego użytkowania wszelkich odpadów na terenie obszarowych form ochrony przyrody, w tym ziemi z wykopów budowlanych, które będą pochodzić z modernizacji (rozbudowy) lotniska w Modlinie,
- b) wykluczenie na wszystkich obszarach chronionych poboru wszelkich surowców budowlanych, w szczególności kruszyw (piasku) do modernizacji lotniska,
- c) wykluczenie budowy wszelkiej infrastruktury, w tym komunikacyjnej, której konieczność będzie wynikała z działalności lotniska pasażerskiego „Modlin” na pobliskich obszarach Natura 2000 („Dolina Środkowej Wisły” i „Puszcza Kampinoska”).

7. Przedłożenie uzupełnionych akt sprawy, w tym aneksów do raportu do ponownego uzgodnienia przez Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z uwagi na znaczące zmiany tras dla lądowań i startów samolotów.

8. Postulaty dotyczące kompensacji przyrodniczej:

- Ustanowienie obowiązku dokonania kompensacji przyrodniczej ze względu na konieczność poprawy stanu siedlisk ptaków wodno-błotnych, dla których utworzono obszar Natura 2000 „Dolina Wisły Środkowej”. Pogorszenie jakości przebywania ptactwa będzie wynikać ze zwiększonych uciążliwości hałasowych, celowego płoszenia ptactwa na płycie lotniska i wokół niego, istotnej redukcji bazy pokarmowej ptaków (likwidacja wysypiska odpadów komunalnych w Zakroczymiu związana z budową lotniska),
- Ustanowienie przez Wojewodę Mazowieckiego w terminie trzech miesięcy od daty uprawomocnienia się decyzji środowiskowej pięciu dalszych, projektowanych rezerwatów faunistycznych (ornitologicznych), w których obowiązywać będzie ochrona czynna,
- Nie wydawanie przez Marszałka Województwa Mazowieckiego dalszych pozwoleń wodno-prawnych w strefie korytowej rzeki Wisły, a posiadane nie zostaną przedłużone po upływie 5-letniego terminu ich ważności.

9. Pytania o kroki, jakie będą podjęte w celu zadośćuczynienia w związku z obniżeniem się standardu życia na osiedlu w Nowym Modlinie; czy jest przewidziana forma rekompensat za obniżenie wartości rynkowej posiadanych nieruchomości; czy inwestor przewidział odszkodowania za ewentualne zniszczenia budynków spowodowane dużym natężeniem ruchu lotniczego; dlaczego w dotychczasowych konsultacjach społecznych pominięto ich zdanie.

10. Wniosek o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa z udziałem inwestora, autorów raportu, na której właściciele i użytkownicy posesji znajdujących się w projektowanym obszarze ograniczonego użytkowania

poinformowani zostaną o skutkach realizacji przedsięwzięcia, możliwości ubiegania się od inwestora o odszkodowania w związku z uciążliwościami akustycznymi. Wniosek o przeprowadzenie rzetelnej debaty.

11. Wskazanie, czy modernizacja lotniska Modlin wpłynie niekorzystnie na tereny położone w gminie Wieliszew.

Mając na uwadze treść art. 56 ust. 1b pkt. 3 w zw. z art. 56 ust. 8 w zw. z art. 32 ust. 1 pkt 3 POŚ organ powyższe uwagi i wnioski rozpatrzył, prowadząc postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko. Organ uwzględnił je lub ustosunkował się do nich w następujący sposób:

Ad 1. Uwagi i wnioski **nie zostały**, – co do zasady – **uwzględnione**. Przedłożony raport dotyczy konkretnego przedsięwzięcia – modernizacji istniejącego w Modlinie byłego lotniska wojskowego, – które ma zamiar realizować wnioskodawca. **Ocena strategiczna** innych wariantów lokalizacji została przeprowadzona w dokumentach o charakterze strategicznym – Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego 2007 – 2013, uchwale nr 86/2007 Rady Ministrów z dnia 8 maja 2007 r. Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych.

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007 – 2013 rozważane były możliwości budowy na Mazowszu lotniska o znaczeniu regionalnym. Dla Programu sporządzono prognozę oddziaływania na środowisko. Stwierdzono, że port lotniczy jest przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego wymagane jest sporządzenie raportu, przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko i zastosowanie działań minimalizujących negatywny wpływ na środowisko. Jako jedyną lokalizację wskazano Modlin, stwierdzając przy tym brak możliwości wskazania alternatywnej lokalizacji na obecnym etapie programowania.

Potrzebę jak najszybszego uruchomienia na Mazowszu jednego regionalnego portu lotniczego, planowanego w Modlinie, w celu obsługi tzw. „taniach linii lotniczych” oraz lotów czarterowych zapisano również w „Programie rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych” przyjętym uchwałą Nr 86/2007 Rady Ministrów z dnia 8 maja 2007 r.

Zdaniem organu nie jest konieczna także analiza wariantu lokalizacji w Modlinie **lotniska centralnego** jako rozwiązania wariantowego dla regionalnego portu lotniczego, ponieważ inwestor nie planuje budowy takiego lotniska, brak jest danych pozwalających określić zakres niezbędnej rozbudowy czy skalę oddziaływań, a uciążliwość lotniska centralnego byłaby znacznie większa niż analizowanego lotniska regionalnego.

Z uwagi na powyższe analizowanie dodatkowych wariantów nie jest – według organu – zasadne.

Należy przy tym zauważyć, że zgłoszona uwaga dotycząca niewystarczającej **analizy dwuwariantowej** została w toku postępowania **częściowo uwzględniona**, bowiem w aneksie do raportu poddano analizie trzy warianty perspektywicznego rozwoju przedmiotowego terenu (wariant zerowy 'I' polegający na realizacji w Modlinie lotniska wojskowego, wariant zerowy 'II' polegający na utrzymaniu tego terenu jako lądowiska z możliwością organizacji wyścigów samochodowych, wariant inwestycyjny polegający na budowie lotniska pasażerskiego), zatem o jeden więcej niż uczyniono to w pierwotnym brzmieniu raportu (wariant „0” bez powstania nowego lotniska w okolicach Warszawy i wariant z modernizacją lotniska w Modlinie).

Ponadto w odniesieniu do określonych rodzajów inwestycji jakim są tzw. inwestycje punktowe takie jak lotniska, zakres wariantów jest ograniczony. Jako wariant należy traktować nie tylko lokalizację, ale również alternatywne rozwiązania dla przedsięwzięcia polegające np. w zakresie technologii ograniczania emisji, wykorzystania zasobów ochrony środowiska, rozmieszczenia obiektów na działce, harmonogramu lub technologii realizacji przedsięwzięcia, sposobu dostarczania surowców lub wywożenia produktów. Wnioskodawca opracował dodatkowy wariant przedsięwzięcia, zmieniając trasy lotu samolotów, tak aby oddziaływaniem hałasu ominąć obszary cenne przyrodniczo.

W toku postępowania żaden z organów uzgadniających warunki realizacji nie uznał, że liczba przedstawionych przez wnioskodawcę wariantów jest niewystarczająca i nie wezwał go do uzupełnienia raportu o opis i określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko kolejnego wariantu lokalizacyjnego.

Warto również zauważyć, że wymóg dokonania analizy rozwiązań alternatywnych wobec proponowanego wariantu inwestycyjnego jest konieczny wówczas, gdy realizacja przedsięwzięcia może znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000, za jego

realizacją przemawiają konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, pod warunkiem wykonania kompensacji przyrodniczej. Z sytuacją taką nie mamy do czynienia w przedmiotowej sprawie, bowiem przedsięwzięcie nie jest przedsięwzięciem mogącym w sposób istotny negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000 i spójność sieci i może być realizowane.

Ad 2. Uwagi i wnioski **nie zostały uwzględnione**.

a) Z opinii IMGW wynika, że lotnisko Modlin posiada charakterystykę zbliżoną do róży wiatrów dla okolic Płocka. Z tego powodu Wnioskodawca oparł opracowanie nowych tras na róży wiatrów dla okolic Płocka, uwzględniając możliwości operacyjne samolotów kodu „C”. Wiatry typowo wschodnie (z kierunku E) faktycznie stanowią średnio około 12% (odpowiednio 11,4 % dla lat 1971 – 2000 i 12 % dla lat 2003 – 2007). Niezasadne jest wyciąganie z tego wniosku, że pozostała część wiatrów, to wiatry typowo zachodnie. W rzeczywistości wiatry typowo zachodnie (kierunku W) stanowią średnio tylko 16,6% dla lat 1971 – 2000 i 16,5% dla lat 2003 – 2007. Pozostałe wiatry – wiatry z kierunków pośrednich, wiatry północne, południowe i cisza, nie ograniczają podejść do lądowania w istotny sposób.

Z danych IMGW wynika, że średnia prędkości wiatrów dla kierunków zachodnich (z lat 1971 – 2000) wynosi 4,3 m/s. Całkowita średnia prędkość wiatru ze wszystkich kierunków wg IMGW nie przekraczała 3,8 m/s w latach 1971-2000. Maksymalna dopuszczalna prędkość wiatru tylnego (zachodniego) do lądowania dla samolotów, jakie będą wykonywały operacje na lotnisku w Modlinie, to 5 m/s. Przy lądowaniu z wiatrem tylnobocznym, dopuszczalna siła wiatru wzrasta. Zatem średnie siły i kierunki wiatrów na terenie Modlina umożliwiają bezpieczne lądowanie samolotów z kierunku zachodniego.

b) Podstawowym, zasadniczym sposobem podejścia dla lotniska w Modlinie będzie podejście precyzyjne z wykorzystaniem urządzenia radionawigacyjnego ILS. Z analizy danych wynika, że większość operacji będzie się odbywać na podejściu precyzyjnym na kierunek 08. Pozostałe typy i kierunki podejścia są podejściami nieprecyzyjnymi. Lądowanie po offsecie wschodnim będzie występować jedynie przy szczególnie niesprzyjających warunkach meteorologicznych (wiatr powyżej 5 m/s), nieprecyzyjnie. **Dopuszczalne minimum wysokości podstawy chmur dla**

poszczególnych typów pomocy nawigacyjnych wynosi: NDB 220 m, DVOR/DME 120 m, ILS 60 m, a więc urządzenia te znacząco poprawiają praktyczne możliwości wykonywania operacji lotniczych. W przypadku Modlina proponowane podejście z wykorzystaniem DVOR/DME, uwzględniające omijanie terenów cennych przyrodniczo, jest możliwe, co zostało potwierdzone przez PAŻP (załącznik nr 1 do pisma pełnomocnika Wnioskodawcy Piotra Okienczyca z dnia 23 lipca 2008 r.).

Ponadto warto podnieść, że ostateczną decyzję o sposobie lądowania podejmuje kapitan statku powietrznego, a więc gdy w jego ocenie warunki meteorologiczne uniemożliwiają bezpieczne podejście, kieruje samolot na lotnisko zapasowe. Znajduje to potwierdzenie w stanowisku PAŻP (załącznik nr 1 do pisma pełnomocnika Wnioskodawcy Piotra Okienczyca z dnia 23 lipca 2008 r.).

Nie jest konieczne, aby samolot musiał ustawiać się na kierunku podejścia do lądowania wiele kilometrów wcześniej. Nowoczesna technika nawigacji lotniczej umożliwia znaczące ułatwienie takich procedur, a zainstalowanie przez PAŻP stosownych pomocy nawigacyjnych umożliwi skrócenie prostego podejścia na pas.

- c) Autorami projektu powierzchni zawierających projekty trasy są pracownicy Działu Operacyjnego Spółki Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin sp. z o.o. Projekty tych tras zostały przygotowane w oparciu o obowiązujące przepisy, a w szczególności aneks 14 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym – „Projektowanie lotnisk i operacje lotniskowe”.

Wnioskodawca od początku prac koncepcyjnych dotyczących modernizacji lotniska współpracował z instytucjami właściwymi dla tego typu przedsięwzięcia. Wszelkie działania, a w szczególności nowa koncepcja ruchu lotniczego z trasami omijającymi tereny cenne przyrodniczo, były na bieżąco konsultowane z PAŻP. Pozytywne stanowisko PAŻP, potwierdzające prezentowane w aneksie ogólne założenia ruchu powietrznego i dotychczasowe ustalenia, a także określające przyszłe, konieczne działania zawarte zostało w załączniku nr 1 do pisma pełnomocnika wnioskodawcy Piotra Okienczyca z dnia 23 lipca 2008 r. Z pisma PAŻP wynika, że na kierunku 26 może przebiegać nieprecyzyjna instrumentalna procedura podejścia do lądowania oparta na DVOR/DME, a urządzenie to pozwoli na zaprojektowanie procedur podejścia do lądowania na kierunki RWY 08/26 z wykorzystaniem techniki podejścia offset. Według PAŻP w przypadku podejścia na kierunek 26 ze względu na warunki

ograniczeń ochrony środowiska wymagane będzie wykonanie i zatwierdzenie w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego specjalnych procedur podejścia.

W związku z powyższym zarzuty braku wiarygodności założeń przyjętych do analiz oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w aneksie do raportu oraz wynikających z tych analiz wniosków są nieuzasadnione.

- d) Operacje lotnicze wnioskodawca zobowiązany jest prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, ustaleniami z PAŻP i w oparciu o przygotowane przez PAŻP procedury. Zatem niezasadna jest obawa dotycząca przypuszczenia degradacji terenów Natura 2000 nad Wisłą oraz cennych przyrodniczo terenów nad Narwią. Ponadto wymóg bezwzględnego przestrzegania uzgodnionych i zatwierdzonych procedur startów i lądowań został nałożony postanowieniem Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 2 października 2008 r. i znalazł wyraz w decyzji.
- e) Formalne zatwierdzenie dla wszystkich korytarzy startów i lądowań, a także zatwierdzenie precyzyjnych procedur startu i lądowania przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, możliwe jest dopiero po przygotowaniu tychże przez PAŻP, a więc po zainstalowaniu urządzeń radionawigacyjnych: DVOR/DME oraz ILS i ich praktycznym oblataniu. Opracowanie procedur w oparciu o uzgodnione założenia, obowiązujące przepisy i zasady praktyki lotniczej przez PAŻP nastąpi po instalacji urządzeń radionawigacyjnych dla lotniska. Instalacja tych urządzeń wymaga uzyskania pozwolenia na budowę, a to z kolei poprzedzone musi być decyzją o uwarunkowaniach środowiskowych. Na obecnym etapie inwestycji PAŻP wyraża jedynie swoje stanowisko (vide pismo z dnia 22 kwietnia 2008 r., stanowiące załącznik nr 1 do pisma pełnomocnika Wnioskodawcy Piotra Okienczyca z dnia 23 lipca 2008 r.).

Opisana powyżej procedura jest potwierdzana przez jedną z Autorów uwag – panią Joannę Szcześniak – w jej artykule zatytułowanym: Lotnisko Modlin – wątpliwości dotyczące oceny oddziaływania na środowisko, Kwartalnik Problemy ocen środowiskowych Nr 2 z 2008 r., s. 57-65, cytując: *„Trasy dolotu i odlotu z lotniska wyznaczone są indywidualnie dla danego lotniska (w ramach opracowania procedur lotniczych) przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, na podstawie skomplikowanych obliczeń i odpowiednich przepisów lotniczych. Zgodnie z dotychczasową procedurą*

wyznaczane są one dla lotnisk istniejących, czyli po fazie budowy, a przed fazą wpisania lotnika do AIP Polska (w którym to dokumencie opisane są procedury lotnicze).”

Żądanie dotyczące wytyczania trasy operacji lotniczych w innym etapie inwestycyjnym stanowi w istocie postulat *de lege ferenda*, który należy skierować do ustawodawcy.

Ad 3. Uwagi i wnioski **nie zostały uwzględnione**.

- a) Sformułowanie to stanowi uproszczenie zastosowane w Streszczeniu w języku niespecjalistycznym. Chodzi tutaj o wszystkie wiatry z kierunków zachodnich i wschodnich. Z róży wiatrów wynika przewaga wiatrów o kierunku zbliżonym do równoleżnikowego (najczęściej notowane są wiatry zachodnie i południowo-zachodnie, nieco rzadziej południowo-wschodnie i wschodnie) nad wiatrami o kierunku południkowym (częstotliwość występowania wiatrów północnych czy południowych jest znacznie mniejsza od 10%).
- b) W aneksie do raportu nie ma zapisu, że lokalizacja lotniska w Modlinie nie powoduje kolizji z przyrodą. Każde lotnisko jest przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko przyrodnicze i dlatego konieczne jest przeprowadzenie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko. W raporcie Międzyresortowego Interdyscyplinarnego Zespołu ds. wyboru lokalizacji lotniska centralnego dla Polski żadnej z analizowanych lokalizacji lotniska centralnego nie wykluczono ze względu na uwarunkowania przyrodnicze. Raport ten wskazał Modlin jako jedną z dwóch najkorzystniejszych lokalizacji takiego lotniska, co świadczy o tym, że tym bardziej nie ma szczególnych przeszkód, aby zlokalizować w Modlinie lotnisko regionalne o znacznie mniejszym ruchu.
- c) W aneksie do raportu nie stwierdzono, że istnieje możliwość lokalizowania uciążliwych inwestycji na terenie parków narodowych, rezerwatów czy obszarów Natura 2000. Podkreślono w nim, „*że realizacja budowy portu lotniczego w Modlinie nie jest związana z ograniczeniem powierzchni żadnego z obszarów cennych przyrodniczo.*” Na stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 pośredni wpływ może mieć jednak działalność gospodarcza na przyległych, nie objętych ochroną



terenach. Zgodnie z aneksem „*Rozwój przestrzenny analizowanego obszaru nastąpi niezależnie od powstania portu lotniczego w Modlinie. Będzie on raczej związany z węzłem dróg krajowych Nr 7 i Nr 62 oraz postępującą presją urbanizacyjną ze strony Warszawy.*” W rejonie tym, zgodnie z planami miejscowymi, studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz strategiami rozwoju powiatu i województwa, należy spodziewać się rozwoju usług o różnym charakterze, intensyfikacji ruchu drogowego i kolejowego, budowy dróg, parkingów oraz infrastruktury handlowo - usługowej. Działania te podejmowane będą przez różne podmioty, a ich skala i zakres bezpośrednich oddziaływań będzie podlegać indywidualnej ocenie oddziaływania na środowisko.

- d) Wskazany problem został omówiony w streszczeniu aneksu do raportu w punktach: 13, 14, 15, 16. Ponadto proponowane metody ograniczania ryzyka kolizji samolotów z ptakami są z powodzeniem stosowane na wielu istniejących lotniskach na świecie. Niezasadny wydaje się także zarzut zlekceważenia podwyższonego ryzyka zderzeń ptaków z samolotami. Kwestia oceny bezpieczeństwa lotów nie jest przedmiotem aneksu do raportu, lecz stosownych procedur lotniczych. Warto przy tym zauważyć, że jedna z Autorów uwag – pani Joanna Szcześniak – w swoim artykule zatytułowanym: *Lotnisko Modlin – wątpliwości dotyczące oceny oddziaływania na środowisko, Kwartalnik Problemy ocen środowiskowych Nr 2 z 2008 r., s. 57-65,* odnosi się bezpośrednio do przedmiotowej kwestii podnosząc, że *„ptaki ginąć też będą na skutek zderzeń z samolotami – będą to jednak przypadki jednostkowe, groźne raczej dla samolotów, a nie dla ptaków w aspekcie liczebności ich populacji – tak więc wpływ takich zdarzeń na populację nie wydaje się znaczący”*.
- e) W streszczeniu w języku niespecjalistycznym powinien znaleźć się skrót treści każdego rozdziału raportu o oś, ale nie sposób ująć w nim wszystkich informacji zawartych w raporcie. Powinno ono zawierać przede wszystkim te informacje, które są istotne dla oceny oddziaływania na środowisko. Streszczenie spełnia wymagania opisanie zawartości każdego rozdziału. Celem opracowania aneksu nie była ponadto ocena bezpieczeństwa ruchu lotniczego, ale ocena potencjalnego wpływu funkcjonowania lotniska na obszary cenne przyrodniczo i gatunki chronione. Ani kormorany, ani mewy srebrzyste nie należą do gatunków zagrożonych.
- f) Trasy porannych i wieczornych przelotów ptaków nie pokrywają się całkowicie z trasami offsetowymi od- i dolotów do lotniska – jak wynika z załączników graficznych do aneksu. Niektóre trasy przelotów ptaków przecinają się w jednym punkcie z proponowanymi trasami

offsetowymi, dalej przebiegają na zupełnie innych wysokościach. W przypadku tras „po prostej” punktów przecięcia korytarzy wykorzystywanych przez ptaki i samoloty byłoby znaczenie więcej. Wczesne rozpoznanie tego zjawiska umożliwiło z jednej strony zaplanowanie tras offsetowych, a z drugiej zaplanowanie monitoringu przelotów ptaków i opracowanie założeń do takiego zarządzania ruchem lotniczym, aby był on bezpieczny zarówno dla ludzi jak i dla ptaków.

- g) Brak dowodów negatywnego wpływu lotniska wojskowego na ptaki w Dolinie Wisły jest faktem – w aneksie stwierdzono, że zmiany w liczebności niektórych gatunków (zarówno in plus jak i in minus) można wyjaśnić dynamiką siedlisk. Zmian tych w żaden sposób nie można łączyć z funkcjonowaniem w sąsiedztwie lotniska wojskowego. Nigdzie w aneksie nie zapisano, ani tym bardziej nie próbowano udowodnić, że z tego wynika brak negatywnego wpływu planowanego lotniska cywilnego – potencjalne oddziaływanie takiego lotniska, przy proponowanych procedurach i przewidywanej flocie, zostały przeanalizowane.
- h) W aneksie (i jego streszczeniu) nie pominięto oddziaływań pośrednich i skumulowanych: „Oddziaływaniem pośrednim budowy lotniska będzie wzrost intensyfikacji zagospodarowania terenu w jego otoczeniu, pociągająca za sobą wzrost natężenia ruchu drogowego, hałasu, zanieczyszczenia powietrza, zwiększenie ilości ludzi na atrakcyjnych terenach”. Jednocześnie wskazano: „Należy jednak spodziewać się, że zjawiska te nastąpią niezależnie od tego, czy powstanie w Modlinie port lotniczy. Rozwój przestrzenny analizowanego obszaru nastąpi niezależnie od powstania portu lotniczego w Modlinie. Będzie on raczej związany z węzłem dróg krajowych Nr 7 i Nr 62 oraz postępującą presją urbanizacyjną ze strony Warszawy”. Problem ten był już przedmiotem szczegółowych wyjaśnień na etapie uzgodnień warunków realizacji przedsięwzięcia, zamieszczonych w odpowiedzi na pismo Wojewody Mazowieckiego z dnia 31 stycznia 2008 r. nr WŚR.I.DC/6613/1/112/05. „W ramach przygotowania aneksu przeanalizowano skumulowane oddziaływania na obszary Natura 2000. Analizę zamieszczono w rozdziale 9.1, a ocenę znaczenia dla obszarów Natura 2000 w rozdziale 13. Oddziaływania te analizowano w powiązaniu z portem lotniczym, jednak uznano, że intensyfikacja zagospodarowania przedmiotowych terenów (w bliskim sąsiedztwie Warszawy) nastąpi niezależnie od tego, czy port ten powstanie czy nie, chociaż charakter tego zagospodarowania może się nieco różnić. W rozdziale 9.1. zidentyfikowano oddziaływania portu lotniczego skumulowane wraz z oddziaływaniem innych przedsięwzięć, które istnieją bądź są planowane do realizacji w sąsiedztwie. W ww. rozdziale wyróżniono następujące typy intensyfikacji zagospodarowania przestrzennego wraz z ich skutkami skumulowanymi: rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej (dróg dojazdowych, parkingów, linii kolejowej), intensyfikację ruchu drogowego i kolejowego, rozwój zabudowy o charakterze usługowym. Wskutek intensyfikacji zagospodarowania terenu nastąpi: zwiększenie powierzchni



zabudowanej i tym samym ograniczenie powierzchni czynnej biologicznie, rozwój infrastruktury komunikacyjnej (drogowej i kolejowej) wraz z wzrostem natężenia ruchu, zmiana w stosunkach wodnych, wzrost zanieczyszczenia powietrza i gleb, wzrost emisji hałasu, zwiększenie dostępności terenów cennych przyrodniczo i tym samym zwiększenie możliwości ich penetracji (szczególnie zagrożone są następujące obszary: forty Kazamaty, Mokradła, obszary dolin rzecznych: Wisły, Wkry i Narwi), wprowadzanie obcych gatunków roślin (roślin ozdobnych) i zwierząt związanych z siedliskami ludzkimi (typu: psy, koty, kuna domowa, lisy i inne).

Skumulowanym zagrożeniem dla obszarów chronionych będzie rozwój infrastruktury komunikacyjnej oraz presja związana z wykorzystaniem terenu lotniska w celach inwestycyjnych. Związana z tym antropopresja głównie w pobliżu ciągów komunikacyjnych przyczyni się do zwiększenia zanieczyszczenia gleb oraz wód gruntowych metalami ciężkimi. Zważywszy na położenie niektórych obszarów chronionych (Kępy Kazuńskie, Kępa Ruska, Zakole Zakroczymskie) w pobliżu dróg, należy liczyć się z ogólnym pogorszeniem warunków przyrodniczych obszaru bytowania ptaków.

Dodatkowym zagrożeniem może się okazać zwiększone zapotrzebowanie na kruszywo budowlane. Zakłada się jednak, że kruszywo to nie będzie pozyskiwane z obszarów chronionych, a na jego pozyskanie wydane będą stosowne pozwolenia i decyzje.

Chaotyczna zabudowa terenu bez powiązania z potrzebą ochrony obszarów o najwyższej randze przyrodniczej, stanowi najpoważniejsze zagrożenie dla utrzymania korzystnego statusu ochrony gatunków i siedlisk o znaczeniu wspólnotowym. Ocena znaczenia ww. oddziaływania zamieszczono w rozdziale 13.1 aneksu.

Dla oceny wpływu oddziaływań skumulowanych na obszary Natura 2000 nie ma znaczenia związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy planowanym przedsięwzięciem a prognozowanym rozwojem przestrzennym przedmiotowych terenów.

Wyjaśnienia powyższe zostały uznane za wystarczające, a w uzasadnieniu postanowienia uzgadniającego wydanego przez Wojewodę Mazowieckiego – organu odpowiedzialnego za obszary Natura 2000 znalazł się zapis: „Budowa lotniska cywilnego w Modlinie pociągnie za sobą intensyfikację zagospodarowania i wzrost presji antropogenicznej na te tereny. Analiza dokumentów strategicznych i planistycznych w powiązaniu z potencjałem rozwojowym okolicznych terenów prowadzi jednak do wniosku, że wzrost intensyfikacji zagospodarowania nastąpi niezależnie od tego, czy powstanie tutaj lotnisko cywilne. Położenie przedmiotowego obszaru w niedalekiej odległości od Warszawy w sąsiedztwie węzła drogi ekspresowej Nr 7 z drogą krajową Nr 62 jest czynnikiem stymulującym dającą się już zaobserwować presję urbanizacyjną. W związku z realizacją lotniska spadnie atrakcyjność tych terenów pod

zabudowę rekreacyjną i mieszkaniową. Istnieje więc duże prawdopodobieństwo, że w sąsiedztwie lotniska zachowane zostaną tereny otwarte. Ich zagospodarowanie będzie ukierunkowane, związane z rozwojem usług, zabudowy magazynowej wzdłuż drogi krajowej Nr 7, uwzględniającej jednak wymagania w zakresie ochrony przyrody i zrównoważonego rozwoju. Realizacja ewentualnych przyszłych inwestycji będzie poprzedzona postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, a w szczególności na obszary Natura 2000. Realizacja ewentualnych mostów, dróg, będzie możliwa przy zachowaniu warunków określonych w art. 33 ust. 1, art. 34 oraz art. 35 ustawy o ochronie przyrody”.

Ad 4. Uwagi i wnioski **nie zostały uwzględnione**. Uwaga dotycząca braku informacji o osobie odpowiedzialnej za całość aneksu do raportu jest niezasadna, ponieważ w punkcie 1.4 aneksu zamieszczono pełną listę wszystkich jego autorów wraz z określeniem ich wkładu merytorycznego do opracowania i wskazaniem kierownika projektu, a także wymieniono konsultantów naukowych oraz instytucje, które udostępniły niezbędne, niepublikowane materiały.

Ad 5. Uwagi i wnioski zostały **częściowo uwzględnione**. Całkowite wyeliminowanie terenów żerowania na skutek modernizacji lotniska nie jest prawdopodobne, gdyż nocki duże potrafią w drodze na żerowiska pokonywać znaczne odległości i całkowity areal łąwiecki kolonii w Kazamatach wynosi od kilku do kilkudziesięciu kilometrów kwadratowych. Likwidacja niektórych żerowisk jest prawdopodobna, ale stwierdzenie, czy i jakiego rodzaju tereny łąwieckie nietoperzy znajdują się w obrębie oddziaływania modernizowanego lotniska i jak zachowają się one same po uruchomieniu cywilnego portu lotniczego, nie jest obecnie możliwe. W sąsiedztwie lotniska zidentyfikowano wiele terenów, które zapewniają odpowiednie warunki do żerowania dla nietoperzy, korzystniejsze od otwartych terenów płyty lotniska. W aneksie do raportu nie przesądzono o konieczności wyznaczenia nowych miejsc żerowania. Wysoce prawdopodobne jest, że potrzeby takiej nie będzie, gdyż istniejące żerowiska zapewnią wystarczającą bazę pokarmową. Na tak rozległym terenie nietoperze same potrafią znaleźć nowe miejsca do żerowania. Obserwacje wskazują, że większość z nich lata nad drogą nr 62, na południe w kierunku Wisły. Zapis o ewentualnym wyznaczeniu nowych żerowisk wynika z ostrożności – jest to dodatkowe działanie zapobiegające potencjalnemu negatywnemu oddziaływaniu lotniska w przypadku, gdy wyniki

przewodzonych badań monitoringowych wskażą taką potrzebę. W związku z tym nie było obecnie niezbędne ani możliwe wskazanie konkretnych lokalizacji, ani wytyczenie szlaków komunikacyjnych dla nietoperzy.

Nocek duży jest gatunkiem polującym w specyficzny sposób i istotne uszczuplenie przez niego zasobów pokarmowych innych gatunków nietoperzy nie będzie mieć miejsca. W związku z tym, nie należy się spodziewać negatywnego oddziaływania nocków dużych na inne gatunki nietoperzy na terenach, gdzie ewentualnie zostałyby wyznaczone dodatkowe żerowiska. W wielu miejscach różne gatunki nietoperzy występują obok siebie i wykorzystują tę samą przestrzeń, nie stanowiąc dla siebie konkurencji.

Nietoperze żerują na znacznych obszarach, nie przyzwyczajają się do jednego żerowiska i łatwo odnajdują nowe, dogodne tereny, jeśli z jakichkolwiek przyczyn ograniczony zostanie dostęp do bazy pokarmowej. W przypadku stwierdzenia konieczności zapewnienia nockom dużym dodatkowych żerowisk, preferowane będą tereny podobne siedliskowo, w pobliżu użytkowanych obecnie przez nietoperze szlaków komunikacyjnych, ich wykorzystanie przez nietoperze zostanie potwierdzone badaniami monitoringowymi.

Decyzja, uwzględniając wymogi uzgodnienia Wojewody Mazowieckiego wyrażonego w postanowieniu z dnia 14 listopada 2008 r., nakłada obowiązek wygrodzenia fortu Kazamaty w sposób uniemożliwiający niekontrolowaną penetrację przez człowieka, oświetlenie terenu lotniska w rejonie fortu Kazamaty za pomocą niskociśnieniowych lamp sodowych, niezakłócających aktywności nietoperzy, prowadzenie monitoringu nietoperzy w ramach analizy przedrealizacyjnej, a w razie wykazania przez wyniki monitoringu utraty / ograniczenia możliwości żerowania przez nietoperzy na płycie lotniska – konieczność zapewnienia właściwej bazy pokarmowej i odpowiednich warunków do polowania dla nietoperzy zgodnie z wymogami wskazanymi w sentencji, a na etapie projektu budowlanego konieczność zaprojektowania budowy wału ziemnego odgradzającego Fort Kazamaty od terenu lotniska właściwego i zaplecza technicznego. Projekt ogrodzenia fortu i oświetlenia lotniska zostanie opracowany zgodnie z tymi wymogami. Warto przy tym podkreślić, że w decyzji środowiskowej nie zatwierdza się konkretnych rozwiązań projektowych, a jedynie formułuje wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Hałas i drgania emitowane przez samoloty nie mają wpływu na nietoperze, które nie odbierają fal o tak niskich częstotliwościach, co zostało potwierdzone przez dr Roberta Stebbingsa –

eksperta w tej dziedzinie badającego populację nietoperzy występującą w bezpośrednim otoczeniu londyńskiego lotniska Heathrow. Dowodem na to jest także wybór przez nietoperze miejsca na kolonię rozrodczą w Forcie Kazamaty w tunelu znajdującym się bezpośrednio pod drogą krajową nr 62.

Ad 6.

- a) Postulat dotyczący wykluczenia składowania, gospodarczego użytkowania odpadów, zgłoszony uprzednio do Wojewody Mazowieckiego w trakcie postępowania uzgodnieniowego, został **częściowo uwzględniony** w pkt 15 i 16 postanowienia z dnia 14 listopada 2008 r., a obecnie przeniesiony do decyzji. Uwzględnienie w całości tego postulatu powodowałoby wprowadzenie zakazu wywozu, składowania odpadów na legalnie działających komunalnych składowiskach odpadów (ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.).
- b) Postulat dotyczący wykluczenia na wszystkich obszarach chronionych poboru wszelkich surowców budowlanych, w szczególności kruszyw (piasku) do modernizacji lotniska, zgłoszony uprzednio do Wojewody Mazowieckiego w trakcie postępowania uzgodnieniowego, **nie został uwzględniony** ponieważ jego wprowadzenie uniemożliwiłoby prowadzenie działalności opartej o koncesje i stosowne zezwolenia.
- c) Postulat dotyczący wykluczenia budowy wszelkiej infrastruktury, której konieczność będzie wynikała z działalności lotniska pasażerskiego „Modlin” na pobliskich obszarach Natura 2000 („Dolina Środkowej Wisły” i „Puszcza Kampinoska”), zgłoszony uprzednio do Wojewody Mazowieckiego w trakcie postępowania uzgodnieniowego, **nie został uwzględniony** ponieważ realizacja ewentualnych przyszłych inwestycji będzie poprzedzona postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, a w szczególności na obszary Natura 2000. Realizacja ewentualnej infrastruktury będzie możliwa przy zachowaniu warunków określonych w przepisach prawnych.

Ad 7. **Uwaga została uwzględniona** przez organ prowadzący postępowanie. Po przedłożeniu przez wnioskodawcę uzupełnionych akt sprawy organ wystąpił do Państwowego

Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o ponowne uzgodnienie, które nastąpiło postanowieniem z dnia 2 października 2008 r., znak: ZNS.713-1537-4/08.PN.

Ad 8. Uwagi i wnioski **nie zostały uwzględnione**. W przypadku modernizacji lotniska w Modlinie brak jest podstaw prawnych do nakładania w decyzji środowiskowej obowiązku wykonania kompensacji przyrodniczej, gdyż jak wykazano w aneksie do raportu i uzasadniono w postanowieniu Wojewody Mazowieckiego z dnia 14 listopada 2008 r., przedsięwzięcie to po zastosowaniu określonych w raporcie i wprowadzonych postanowieniem warunków – środków minimalizujących jego wpływ na środowisko, nie jest przedsięwzięciem mogącym w sposób istotny negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000 i spójność sieci i może być realizowane.

Przyczyną stopniowego pogarszania się stanu siedlisk ptaków wodno-błotnych, dla których utworzono obszar Natura 2000 „Dolina Wisły Środkowej”, nie jest planowana modernizacja lotniska w Modlinie, ale wiele różnych działań podmiotów gospodarczych i osób fizycznych przyczyniających się do zwiększonej antropopresji na ten obszar. W Standardowym Formularzu Danych dla obszaru Dolina Środkowej Wisły zidentyfikowano szereg zagrożeń, wynikających przede wszystkim z ingerencji w koryto i dolinę rzeki: *regulacja koryta rzeki, skupienie nurtu, a w szczególności długoterminowe plany kaskadyzacji rzeki; zaburzenia naturalnego cyklu wezbrań i suszy w dolinie rzeki; eksploatacja kruszywa z dna i brzegów; umacnianie brzegów rzeki, w szczególności stosowanie w tym celu odpadów; zaburzenia naturalnego cyklu odnawiania lasów łęgowych; odcięcie starorzeczy od Wisły przez obwałowania; wzmożony napór urbanizacyjny; hałas powodujący płoszenie i zakłócający komunikowanie się ptaków; wykorzystanie rzeki dla celów rekreacji masowej i sportów motorowodnych, wzmożona penetracja przez ludzi wysp; niszczenie gniazd, płoszenie ptaków; konstrukcje-przeszkody, o które zabijają się ptaki przelotne; zagospodarowanie terenu w sposób umożliwiający nadmierny wzrost populacji pewnych drapieżników (art. lis, norka amerykańska) lub pospolitych gatunków ptaków (art. śmieszka); zrzuty ścieków komunalnych i przemysłowych, eutrofizacja wód; zabudowa hydrotechniczna brzegów, wycinanie wiklinowisk; niszczenie lasów i zarośli nadrzecznych; kłusownictwo rybackie, palenie ognisk i pożary łąk, wycinanie przez miejscową ludność drzew w międzywalu. Nie są one związane z modernizacją i przyszłą eksploatacją lotniska w Modlinie. Także konieczność rekultywacji składowiska komunalnego w Zakroczymiu wynika z Planu*

Gospodarowania Odpadami i eksploatacja tego składowiska zostanie zakończona bez względu na planowaną modernizację lotniska, ponieważ składowisko to nie spełnia wymogów prawnych. Jak wynika z przeprowadzonych w 2007 r. obserwacji, których wyniki opisano w aneksie do raportu, składowisko to jest jednym z wielu miejsc żerowania ptaków wodnych w tym rejonie i jego likwidacja nie zmniejszy w istotny sposób ich bazy pokarmowej.

Adresatami pozostałych postulatów są Wojewoda Mazowiecki i Marszałek Województwa Mazowieckiego.

Ad 9. Projektowana modernizacja jest zgodna z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Nowy Dwór Mazowiecki. W miejscowym planie teren lotniska przeznaczony jest na potrzeby lokalizacji lotnictwa cywilnego wraz z towarzyszącym zapleczem, a tereny sąsiadujące – na potrzeby usług ogólnodostępnych (w tym gastronomiczno - hotelarskich) oraz działalności usługowo – remontowo - produkcyjnej dla potrzeb lotnictwa i motoryzacji.

Zgodnie z art. 135 POŚ, jeżeli „mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem (...) lotniska (...), tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. (...) Obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla określonego zakładu lub innego obiektu stwierdza się w pozwoleniu na budowę, (...) przed utworzeniem tego obszaru nie wydaje się pozwolenia na użytkowanie”.

Wykonane zgodnie z obowiązującymi obecnie standardami analizy prognostyczne wpływu hałasu na środowisko wykazały, że na terenie osiedla Nowy Modlin przekroczone będą poziomy hałasu dopuszczalne dla obszarów ochrony uzdrowskiej, terenów szpitali, domów opieki społecznej oraz zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania na terenach, gdzie nie mogą być dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu, została stwierdzona w aneksie do raportu i decyzji.

Ponadto w aneksie do raportu stwierdzono możliwość przekroczenia wartości dopuszczalnej dla terenów zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej w porze nocnej, wyznaczanej izofoną 50 dB w odniesieniu do jednej doby. Wartości dopuszczalne w porze dziennej oraz wskaźniki długotrwałego poziomu dźwięku nie będą przekraczane.

Mapy z prognozowanym aktualnie maksymalnym zasięgiem ponadnormatywnego hałasu załączono do uzupełnienia aneksu do raportu.

Sprecyzowanie granic stref, w których przekroczone będą wartości dopuszczalne dla terenów o różnym przeznaczeniu, i opracowanie projektu obszaru ograniczonego użytkowania możliwe będzie dopiero po zainstalowaniu urządzeń nawigacyjnych, przeprowadzeniu próbnych lotów i dokonaniu pomiarów hałasu.

Po uruchomieniu lotniska będzie prowadzony stały monitoring hałasu. Po przeprowadzeniu indywidualnych pomiarów w istniejących budynkach można będzie zaproponować środki techniczne, zmniejszające uciążliwość hałasu.

Art. 136 POŚ stanowi, że *„w razie ograniczenia sposobu korzystania ze środowiska w wyniku ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania (...) obowiązany do wypłaty odszkodowania lub wykupu nieruchomości jest ten, którego działalność spowodowała wprowadzenie ograniczeń w związku z ustanowieniem obszaru ograniczonego użytkowania.”*

Obowiązujące przepisy prawa stanowią więc gwarancję kompensacji wszelkich udowodnionych strat i poniesionych kosztów, związanych np. z koniecznością zwiększenia izolacyjności akustycznej budynków.

Postępowanie prowadzone jest w sposób jawny i wszelkie informacje podawane są do wiadomości publicznej na tablicach ogłoszeń w Urzędzie, na terenie miasta, w Gazecie Nowodworskiej oraz w Internecie. Przed uwagami złożonymi pismem z dnia 19 kwietnia 2008 r. do organu prowadzącego postępowanie nie wpłynęły żadne inne wnioski mieszkańców osiedla Nowy Modlin. Nie mogły być one zatem pominięte.

Ad 10. Uwagi i wnioski **zostały uwzględnione**. Rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa odbyła się w dniu 12 grudnia 2008 r. Wzięło w niej udział społeczeństwo, a także inwestor i autorzy raportu (w tym postulowani – pani Joanna Tomasziewicz z Jacobs, pan Andrzej Chyla z Jacobs – autor części raportu dotyczącej hałasu). Potwierdza to protokół z dnia 12 grudnia 2008 r.

Ad 11. Opracowane w 2007 r. nowe trasy operacji lotniczych nie przebiegają na terenach gminy Wieliszew. Aneks do raportu uzupełniony z zakresie oceny oddziaływania hałasu nie

wykazał negatywnego wpływu inwestycji na tereny Gminy Wieliszew. Na jej terenie nie będzie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu i nie ma podstaw do wprowadzania ograniczeń użytkowania terenu. Terenów Gminy Wieliszew dotyczy jedynie, sformułowany w postanowieniu Wojewody Mazowieckiego z dnia 14 listopada 2008 r. postulat likwidacji lub zmiany lokalizacji istniejących wysypisk śmieci w promieniu 5-10 km od lotniska, stanowiących miejsca koncentracji ptaków.

Pismem z dnia 18 sierpnia 2008 r. OTOP złożyło wniosek o zawieszenie postępowania. W dniu 6 marca 2008 r. Burmistrz Miasta Nowy Dwór Mazowiecki postanowieniem nr 3/09, znak: Gk. 7624-04/05/06/07/08/09 odmówił zawieszenia przedmiotowego postępowania.

Pismem z dnia 27 grudnia 2008 r. OTOP złożyło wniosek o zawieszenie przedmiotowego postępowania. W dniu 13 stycznia 2009 r. pismem znak: Gk. 7624-04/05/06/07/08/09 Burmistrz Miasta Nowy Dwór Mazowiecki wezwał OTOP do uzupełnienia opisanego wyżej wniosku. Po dokonaniu przez OTOP uzupełnienia pismami z dnia 26 i 27 stycznia 2009 r. powyższego wniosku, Burmistrz Miasta Nowy Dwór Mazowiecki postanowieniem z dnia 10 lutego 2009 r. nr 2/09, znak: Gk. 7624-04/05/06/07/08/09 odmówił zawieszenia przedmiotowego postępowania. Pismem z dnia 18 lutego 2009 r. OTOP złożył zażalenie na powyższe postanowienie. W dniu 2 marca 2009 r. Burmistrz Miasta Nowy Dwór Mazowiecki przekazał zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie.

Pismem z dnia 3 marca 2008 r. OTOP złożyło wniosek o zawieszenie postępowania. W dniu 10 marca 2008 r. Burmistrz Miasta Nowy Dwór Mazowiecki postanowieniem nr 4/09, znak: Gk. 7624-04/05/06/07/08/09 odmówił zawieszenia przedmiotowego postępowania.

Obwieszczeniem z dnia 16 grudnia 2008 r. Burmistrz Miasta Nowy Dwór Mazowiecki zgodnie z art. 10 KPA powiadomił o zakończeniu postępowania dowodowego w przedmiotowej sprawie. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez obwieszczenie o zakończeniu postępowania dowodowego umieszczone przez organ prowadzący postępowanie na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Nowy Dwór Mazowiecki oraz przez zamieszczenie informacji na stronie internetowej organu – Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Nowy Dwór Mazowiecki w dniach 16.12.2008-30.12.2008. Ponadto organ

umieścił obwieszczenia na słupach ogłoszeniowych na terenie miasta Nowy Dwór Mazowiecki, co potwierdza notatka służbowa nr 687/08, 688/08, 689/08 strażnika Straży Miejskiej Nowego Dworu Mazowieckiego z dnia 16 grudnia 2008 r. Obwieszczenie zostało również opublikowane w Gazecie Nowodworskiej z dnia 16 grudnia 2008 r., z dnia 23 grudnia 2008 r.

Organ prowadzący postępowanie wystąpił także z zawiadomieniem z dnia 16 grudnia 2008 r. do Urzędu Gminy Pomiechówek, Urzędu Gminy Zakroczym, Urzędu Gminy Załuski, Nadleśnictwa Jabłonna, Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin Sp. z o.o., Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” z prośbą o podanie do publicznej wiadomości obwieszczenia przez wywieszenie go na tablicach ogłoszeń w siedzibach i umieszczenia na stronach internetowych. Obwieszczenie o zakończeniu postępowania zostało umieszczone przez powyższe instytucje na tablicach ogłoszeń i na stronach internetowych.

Kryterium przesądzającym o możliwości wydania pozytywnej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych jest zgodność lokalizacji zamierzonego przedsięwzięcia z postanowieniami planu zagospodarowania przestrzennego. Organ administracji powinien więc ustalić, czy dla danego obszaru został opracowany i obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego, przyjęty na podstawie przepisów o planowaniu przestrzennym. Jeżeli takie przepisy prawa miejscowego zostały przyjęte, to organ administracji jest związany wynikającymi z nich postanowieniami, które determinują treść decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych.

Teren, na którym przewidziana jest lokalizacja przedmiotowej inwestycji, objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Miasta Nowy Dwór Mazowiecki zatwierdzonym uchwałą Rady Miejskiej w Nowym Dworze Mazowieckim Nr XIV/154/03 z dnia 29 grudnia 2003 r. (Dz. Urz. Województwa Mazowieckiego z dnia 3 marca 2004 r., Nr 45, poz. 1263). Inwestycja zlokalizowana jest na działkach aktualnie oznaczonych nr ew. 1/48 oraz 1/49 (na podstawie decyzji Burmistrza Miasta Nowy Dwór Mazowiecki z dnia 17 kwietnia 2008 r., nr 24/2008 zatwierdzającej podział nieruchomości – działki nr 1/27 na dwie działki o nr 1/48 i 1/49).

Plan określa teren na którym zlokalizowana będzie przedmiotowa inwestycja jako obszar po byłym lotnisku wojskowym, predysponowany do wykorzystania na cele dużych przedsięwzięć komunikacji lotniczej o znaczeniu ogólnokrajowym i międzynarodowym a

także gospodarczych, sportowo – rekreacyjnych i usługowych w tym technicznych i gastronomiczno – hotelarskich. Działka 1/48 i znaczna części działki nr 1/49 położona jest na terenie oznaczonym w planie symbolem 10.1. LL: teren byłego lotniska wojskowego. Dla wyznaczonego terenu plan ustala: 1. Przeznaczenie terenu na potrzeby lokalizacji lotnictwa cywilnego i lotniczych urządzeń naziemnych wraz z towarzyszącym zapleczem logistycznym, 2. dopuszcza się użytkowanie terenu na potrzeby: a) sportów motorowych, usług typu wystawienniczego, organizacji imprez masowych, miasteczka filmowego itp., b) lokalizowanie innych usług, w tym technicznych, administracyjnych, gastronomiczno – hotelarskich, składowo – magazynowych i innych nie kolidujących z funkcjami podstawowymi, 3. wyklucza się podział terenu na działki dla zabudowy mieszkaniowej, zalesienie i inne formy stałego ekstensywnego zagospodarowania.

Pozostała części działki nr 1/49 położona jest na terenach o następujących przeznaczeniach oznaczonych w planie symbolem:

10.10 KS – tereny o podstawowym przeznaczeniu dla potrzeb komunikacji, przeznaczenie ich na parkingi i obiekty obsługi komunikacyjnej,

10.2 UC – tereny o podstawowym przeznaczeniu jako tereny usług ogólnodostępnych, centrotwórczych. Plan ustala 1. Lokalizację wieloprzestrzennych założeń usługowych wynikających z potrzeb regionu, 2. Obowiązuje, przy podejmowaniu działań lokalizacyjnych na wyznaczonych terenach, przedłożenie projektu zagospodarowania 3. Jako formy przeznaczenia uzupełniającego dopuszcza się działalność usługową o charakterze sportowo-turystycznym, działalność usługowo – remontowo – produkcyjną wynikającą z potrzeb lotnictwa, motoryzacji, 4. Wyklucza się podział wyznaczonych terenów na działki dla zabudowy mieszkaniowej, zalesienie i inne formy stałego ekstensywnego zagospodarowania,

10.7.UC – j. w. 10.2 UC,

10.6. UC – j. w. 10.2 UC,

10.3. LS – tereny o podstawowym przeznaczeniu jako lasy. Plan ustala: 1. Utrzymanie istniejących lasów i traktowanie terenów leśnych bez względu na formę ich własności na równi z lasami Skarbu Państwa w realizacji polityki przestrzennej miasta, 2. Tereny leśne stanowią tu istotny element systemu ekologicznego obszarów chronionych oraz pełnią funkcję zieleni izolacyjnej przewidywanych założeń usługowych od strony trasy KG, 3. W przypadku odkrycia stanowisk archeologicznych należy je zabezpieczyć i powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, 4. Obowiązuje tworzenie ekotonów w postaci pasa

ochronnego o minimalnej szerokości 10 m na obrzeżach lasu oraz zakaz realizacji budownictwa i ogrodzeń w odległości bliższej niż 30-50 m od granicy lasu (w zależności od wysokości drzew), 5. Obowiązek uzgadniania działalności inwestycyjnej na terenie lasów z właściwym Nadleśnictwem i Zarządem Melioracji i Urzędzeń Wodnych,

10.11 LS – j. w. 10. 3 LS,

10.15 RŁ – tereny o podstawowym przeznaczeniu jako łąki. Plan ustala: 1. Utrzymanie istniejących kompleksów łąk jako istotnych elementów ekosystemu, bez prawa zabudowy, 2. W przypadku podejmowania działań inwestycyjnych na obszarze wyposażonym w urządzenia melioracyjne, inwestor zobowiązany jest do zaprojektowania, zabezpieczenia bądź przebudowy istniejących systemów melioracyjnych, w porozumieniu z właściwym Zarządem Melioracji i Urzędzeń Wodnych,

03 KG – projektowana ulica główna o szerokości 35,0 m w liniach rozgraniczających i 2 pasach jezdni po 7.0 m każdy. Przebieg ulicy może ulec zmianie w związku z projektowanym włączeniem do węzła Trasy Olszynki Grochowskiej na terenie gminy Pomiechówek,

28 KL – ulica lokalna o szerokości 15,0 m w liniach rozgraniczających, jezdni o szerokości 6,0 m,

27 KL – ulica lokalna o szerokości 15,0 m w liniach rozgraniczających, jezdni o szerokości 6,0 m,

KD – ulica dojazdowa o szerokości 10,0 m w liniach rozgraniczających.

Jak wynika z powyższego, planowana inwestycja jest zgodna z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Nowy Dwór Mazowiecki.

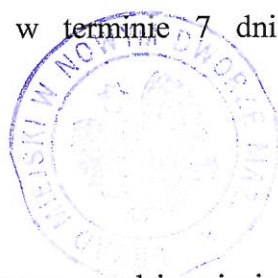
W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 56 ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 46 ust. 4, oraz organ przyjmujący zgłoszenie, o którym mowa w art. 46 ust. 4a.

2. Zgodnie z art. 46 ust. 4b ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w ust. 4 oraz do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 4a. Złożenie wniosku albo dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

3. Zgodnie z art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. Nr 173, poz. 1219 ze zm.) od decyzji niniejszej stronom przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie w terminie 7 dni od daty jej doręczenia za moim pośrednictwem.



BURMISTRZ

Jacek Kowalski

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 56 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. 2008 r., Nr 25, poz. 150 ze zm.).

Otrzymują:

1. Pan Piotr Okienzczyk, Pełnomocnik PPL Prezes Zarządu Spółki Mazowiecki Port Lotniczy „Warszawa-Modlin” Sp. zo. o z siedzibą przy ul. Gen. Thommee 1a w Nowym Dworze Mazowieckim.
2. Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze, ul. 17 Stycznia 49, 02-146 Warszawa
3. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin Sp.zo.o. ul. Gen. Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki
4. Agencja Mienia Wojskowego ul. Nowowiejska 26A, 00-911 Warszawa
5. Pan Wiesław Nowicki Pełnomocnik Zarządu Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków, ul. Odrowąża 24, 05-270 Marki
6. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, ul. Odrowąża 24, 05-270 Marki
7. Stowarzyszenie Ekologiczno - Kulturalne „Klub Gaja”, ul. Parkowa 10, 43-365 Wilkowice
8. Fundacja NOTUM, ul. Bema 355/59 05-100 Nowy Dwór Mazowiecki

9. Centrum Ochrony Mokradel (d. Stowarzyszenie Chrońmy Mokradła), ul. Raszyńska 32/44 m.140, 02-026 Warszawa
10. Stowarzyszenie KLUB PRZYRODNIKÓW, ul. 1 Maja 22, 66-200 Świebodzin
11. Urząd Gminy Pomiechówek, ul. Szkolna 1a 05-180 Pomiechówek
12. Urząd Gminy Zakroczym, ul. Warszawska 7, 05-170 Zakroczym
13. Urząd Gminy Załuski, Załuski 39, 09-142 Załuski
14. Nadleśnictwo Jabłonna, ul. Wiejska 20, 05-110 Jabłonna
15. a/a

Do wiadomości:

1. Wojewoda Mazowiecki
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
3. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie

Załącznik nr 1 do decyzji z dnia 12 marca 2009r. znak Gk.7624-4/05/06/07/08/09 Burmistrza Miasta Nowy Dwór Mazowiecki

Charakterystyka przedsięwzięcia

Sporządzona zgodnie z art. 56 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62, poz. 627 z późniejszymi zmianami) zawierający w szczególności dane:

1) rodzaj, skala (np. zdolność produkcyjna) i usytuowanie przedsięwzięcia:

- wprowadzanie regularnych lotów pasażerskich tanich linii lotniczych z użyciem standardowych statków powietrznych kodu C
- przepustowość dworca lotniczego docelowo 5068 pasażerów na dobę; ok. 66 operacji lotniczych na dobę
- Modlin (adm. Część Nowego Dworu Maz.) na Wysoczyźnie Płońskiej w odległości około 2 km od terenów przyrodniczo chronionych (dokładnie omówione w raporcie OOS wraz z uzupełnieniami)

2) powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokrycia szatą roślinną:

- powierzchnia nieruchomości $\sim 302 \text{ ha } 7603 \text{ m}^2 = 3.027,603 \text{ m}^2$
- powierzchnia dworca pasażerskiego – 12.747 m^2
- powierzchnia łączna obszaru zabudowanego (projektowana) ok. 536.640 m^2
- powierzchnia łączna terenów biologicznie czynnych (projektowanych) ok. $2.490.963 \text{ m}^2$
- powierzchnia lotniska – murawy trawiaste, ziołorośla (perz, wrotycz, nawłóć późna, na obrzeżach – las z udziałem starodrzewu)

3) rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

- operacje lotnicze w powietrzu oraz starty i lądowania statków powietrznych
- obsługa naziemna samolotów i pasażerów
- obsługa ruchu pasażerskiego
- obsługa obiektów towarzyszących
- charakterystyka rozwiązań technicznych i technologicznych opisana w raporcie OOŚ wraz z uzupełnieniami

4) ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Wariant „0” – niepodjęcie przedsięwzięcia – zakłada zachowanie bieżącego charakteru użytkowania terenu.

Wariant inwestycyjny – obejmuje rozwiązania będące przedmiotem Koncepcji

Wariant techniczno – organizacyjny: wskazany w części raportu dotyczącej oceny oddziaływania na obszary Natura 2000

5) przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

- zapotrzebowanie na wodę $Q_{w h \max} \sim 21 \text{ l/s}$ (15 l/s – Terminal; 6 l/s – hangary) – ujęcie własne $20 \text{ m}^3/\text{h}$
- zapotrzebowanie na wodę do celów p.poż. – 60 l/s
- sumaryczna moc nominalna dla wszystkich obiektów opalanych olejem – zapotrzebowanie na ciepło – 7229 kW
- ilość paliwa lotniczego zmagazynowanego na terenie lotniska – przewidywana 2200 Mg – zapas 5-cio dniowy

6) rozwiązanie chroniące środowisko:

- dot. gospodarki wodno-ściekowej: biodegradacja ścieków przemysłowych, podczyszczanie wód opadowych i roztopowych w separatorach olejów, odprowadzanie ścieków bytowych do oczyszczalni ścieków, wywóz ścieków przemysłowych do oczyszczalni ścieków – oczyszczalnia do ustalenia

- dot. ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem: zastosowanie olejów lekkich jako paliwa opałowego

- dot. postępowania z odpadami – selektywna zbiórka

- dot. ochrony przed hałasem – wytyczenie tras podejścia do lądowania i startu samolotów najmniej kolizyjnych pod względem oddziaływania hałasu na tereny przyrodniczo cenne i zamieszkałe

7) rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym: sposób odprowadzania opisany w raporcie o oddziaływaniu na środowisko

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych:

- z całego terenu Portu – 8.47 l/s

- częściowo do miejskich urządzeń kanalizacyjnych w Nowym Dworze Mazowieckim

- do osadników świeżowodnych (przepływowych), skąd do miejskich urządzeń kanalizacyjnych w Nowym Dworze Mazowieckim

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków przemysłowych

- ścieki z odladzania samolotów – docelowo 12.765 l/dobę

- poddawanie biodegradacji, po czym wywóz przez specjalistyczne służby do wskazanych miejsc utylizacji lub odprowadzanie do urządzeń kanalizacyjnych innych podmiotów lub w przypadku znacznego spiętrzenia ilości ścieków – wywożone do oczyszczalni ścieków – nazwa oczyszczalni do ustalenia

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych

- wody opadowe i roztopowe z terenów zielonych i dachów traktowane jako umownie czyste – odprowadzane do poletka rozsączającego

- wody opadowe i roztopowe z powierzchni utwardzonych w ilości 893,1 l/s – po oczyszczeniu w separatorach oleju kierowane do gruntu lub rowu odparowalnego

d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

sposób gospodarowania odpadami:

- odpady komunalne ~ 444,0 t/rok – kierowane na składowisko

- odpady niebezpieczne – 5,5 t/rok – odbierane przez uprawnione do tego podmioty

e) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń

- dane uzyskane na etapie koncepcji – zamieszczone w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wraz z materiałami uzupełniającymi; dane zostaną uszczegółowione na etapie projektu budowlanego

8) możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie

9) obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) znajdujące się w zasięgu potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia

Obszary Natura 2000:

- Forty Modlińskie (PLH 140020(14))

- Dolina Wkry (PLH 140005) będąca również rezerwatem

- Dolina Środkowej Wisły (PLB 140004)

Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu

Otulina Kampinoskiego Parku Narodowego

10) Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości i środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu

Tak – po uruchomieniu lotniska i przeprowadzeniu monitoringu

BURMISTRZ
Tomasz Nowalski

