

WOOŚ-II.4230.1.2013.DK

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 30 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 j.t.) po rozpatrzeniu wniosku Województwa Podlaskiego z dnia 17 lipca 2013r. oraz po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie lotniska regionalnego użytku publicznego w województwie podlaskim zlokalizowanego na terenie gminy Michałowo w rejonie wsi Topolany, Potoka i Tylwica

I. Określam:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Wnioskowane przedsięwzięcie obejmuje budowę lotniska regionalnego dla obsługi ruchu mieszkańców północno-wschodniej Polski. Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w województwie podlaskim, w powiecie białostockim, w gminie Michałowo, w rejonie wsi Topolany – Potoka. Teren lotniska sąsiaduje od północy, z wsią Topolany, od zachodu, w odległości ok. 1180 m z wsią Tylwica i w odległości ok. 1200 m z Kolonią Małynka, a od południa, w odległości ok. 700 m z wsią Potoka. Ponadto lotnisko usytuowane jest w odległości ok. 8 km od Michałowa i ok. 28 km od centrum Białegostoku a także w odległości ok. 30 km od granicy państwa. Powierzchnia terenu przeznaczonego pod inwestycję wynosi ok. 314 ha, które stanowią grunty IV klasy aktualnie użytkowane rolniczo z niewielkimi zadrzewieniami śródpolnymi. Realizacja inwestycji spowoduje konieczność wycięcia istniejącego drzewostanu o powierzchni ok. 28 ha. Na terenie przewidzianym pod lotnisko położone są 2 budynki mieszkalne wraz z towarzyszącą im zabudową gospodarczą przeznaczone do wyburzenia.

Planowane do realizacji lotnisko będzie obsługiwało przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu oraz przewozy krajowe na liniach o dużym natężeniu ruchu, a także ruch General Aviation. Lotnisko o kodzie referencyjnym 4D będzie posiadało drogę startową (kierunek wschód – zachód) o dł. 2450 m i szerokości 45 m, z którego będą mogły korzystać samoloty o rozpiętości skrzydeł od 36 do 52 m.

Lotnisko będzie otwarte 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu. Po uruchomieniu lotnisko obsługiwać będzie ok. 224 tys. pasażerów rocznie. W ciągu 20 lat od jego uruchomienia nastąpi wzrost liczby pasażerów do ok. 603 tys. rocznie.

Zakres wniosku obejmuje m.in.:

- drogę i pas drogi startowej o długości 2450 m,
- płytę do zawracania samolotów o powierzchni ok 6,5 tys. m²,
- płytę postojową samolotów o powierzchni ok. 15,0 tys. m²,
- płytę odladzania samolotów o powierzchni ok. 6,5 tys. m²,
- lotnicze systemy nawigacji (lotnicze oświetlenie naziemne, system ILS i światła podejścia, DVOR, radar pierwotny, radar „ptasi”),
- terminal pasażerski o powierzchni ok. 2900 m²,
- wieżę kontroli lotów o powierzchni ok. 700 m²,
- budynek administracyjny o powierzchni ok. 1260 m² wraz z parkingami o powierzchni ok. 5720 m²,
- stację paliw o powierzchni ok. 4410 m²,
- sieć wodociągową, kanalizację deszczową wyposażoną w zbiornik retencyjny i separator substancji ropopochodnych,
- lokalną kotłownię o mocy ok. 2,2 MW.

Ww. obiekty będą zlokalizowane po stronie północnej od osi pasa drogi startowej za wyjątkiem wieży kontroli ruchu, która będzie usytuowana po stronie południowej pasa. Całość inwestycji zostanie ogrodzona.

W granicach terenu lotniska nie znajdują się udokumentowane złoża surowców mineralnych i organicznych. Teren ten leży również poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP). Na terenie lotniska nie stwierdzono obiektów wpisanych do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, tereny te nie przecinają również żadnej strefy ochrony konserwatorskiej. Natomiast na terenie objętym zakresem wniosku zarejestrowanych jest 6 stanowisk archeologicznych, które są wpisane do wojewódzkiej ewidencji zabytków.

Lokalizacja planowanego lotniska przewidziana jest w miejscu gdzie przebiega dział wodny oddzielający zlewnię rzeki Supraśl od zlewni rzeki Małynka i Ruda oraz oddalona jest o ok. 3,3 km od najbliższych obszarów Natura 2000 Puszcza Knyszyńska i Ostoja Knyszyńska oraz Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej wraz z otuliną. W odległości ok. 8 km znajdują się obszary Natura 2000 Dolina Górnej Narwi i Ostoja w Dolinie Górnej Narwi.

Teren planowanego przedsięwzięcia objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego uchwalonym Uchwałą Nr XXXIX/201/02 Rady Gminy w Michałowie z dnia 9 października 2002r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego gminy Michałowo.

Na kopii mapy ewidencyjnej w skali 1:5000 stanowiącej załącznik do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, granice terenu objętego wnioskiem oznaczono linią koloru czerwonego. Obszar oddziaływania przedsięwzięcia zamyka się w granicach planowanej inwestycji.

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

1. Zorganizować plac budowy i jego zaplecze oraz drogi techniczne z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu.
2. Prace budowlane prowadzić przy użyciu specjalistycznego i atestowanego sprzętu, pod stałym specjalistycznym nadzorem i w miarę możliwości skracać czas trwania tych prac.
3. Zachować szczególną dbałość o należyty stan techniczny sprzętu mechanicznego.
4. W miarę możliwości place budowy, a w szczególności bazy materiałowe i maszynowe lokalizować na utwardzonej powierzchni i w znacznych odległościach od obszarów szczególnie narażonych na emisję hałasu (zabudowa mieszkaniowa, obszary cenne przyrodniczo). Zaplecze techniczne lokalizować poza miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej (min. 50 m od siedliska, poza terenem dolin rzecznych, poza obszarami o dużym stopniu przepuszczalności gleb).
5. Systematycznie porządkować oraz zraszać wodą plac budowy oraz myć maszyny budowlane i pojazdy samochodowe.
6. W fazie budowy ścieki bytowe gromadzić w szczelnych, bezodpływowych zbiornikach lub zainstalować przenośne sanitariaty.
7. Przewożony grunt oraz materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem.
8. Maksymalnie ograniczać ilość odkrytych wykopów, miejsc składowania zebranego gruntu. Zabezpieczyć wykopy przed dostaniem się zwierząt, przy ich realizacji formować część ścian w sposób umożliwiający małym zwierzętom wydostanie się z pułapki.
9. Ziemię z wykopów w pierwszej kolejności wykorzystać na placu budowy lub do rekultywacji terenów przekształconych w trakcie realizacji przedsięwzięcia, a jej nadmiar przekazać do wykorzystania innym podmiotom lub zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.
10. Prace budowlane prowadzić w sposób ograniczający wielkość prac odwodnieniowych terenu oraz zamulanie cieków i zbiorników wodnych.
11. Wody z odwodnienia wykopów przed wprowadzeniem do odbiorników oczyścić z zawiesiny.
12. W maksymalnym stopniu wykorzystać istniejącą sieć komunikacyjną do wytyczenia dróg dojazdowych do placu budowy. Wszystkie drogi dojazdowe do placu budowy utwardzić. W przypadku konieczności wyznaczenia nowych dróg ich przebieg uzgodnić z nadzorem przyrodniczym.
13. Paliwa i smary na placu budowy przechowywać w szczelnych zbiornikach w wydzielonych miejscach oraz zachować szczególną ostrożność podczas ich wykorzystania.
14. Plac budowy wyposażać w sorbenty neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych.
15. Miejsca prowadzenia robót należy właściwie oznakować oraz zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych.
16. Ograniczyć ilość wytwarzanych odpadów, gromadzić je selektywnie, czasowo magazynować w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu, a następnie przekazywać je do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom.

17. Zabezpieczyć miejsca czasowego magazynowania selektywnie zebranych odpadów, gromadzić je w szczelnych, zamkniętych pojemnikach w celu uniknięcia skupiania się w jego obrębie ptaków i innych zwierząt.
18. Prowadzić właściwą gospodarkę humusem, polegającą na jego oddzieleniu, odrębnym składowaniu, zabezpieczeniu i ponownym wykorzystaniu.
19. Przed rozpoczęciem robót budowlanych przeprowadzić rozpoznawcze i sondażowe badania archeologiczne oraz ratownicze badania wykopaliskowe w miejscach kolizji ze stanowiskami archeologicznymi, w porozumieniu z właściwym organem ochrony zabytków.
20. Prace budowlane i montażowe rozplanować tak, aby w pobliżu terenów chronionych przed hałasem ich uciążliwość występowała w okresie możliwie krótkim.
21. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów zabudowy objętych ochroną przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00).
22. W przypadkach kiedy zachodzi konieczność przeprowadzenia głośnych prac, powinny one być prowadzone intensywnie w wyznaczonych przedziałach czasowych, a nie w czasie całych zmian roboczych.
23. Zadbać o całkowite wyłączenie, a jeżeli to nie możliwe o redukcję mocy urządzeń generujących hałas, jeżeli w określonej chwili nie są one wykorzystywane.
24. Prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby nie spowodować trwałych zmian w stosunkach wodnych mogących wpłynąć negatywnie na grunty sąsiednie.
25. Rygorystycznie przestrzegać uzgodnionych i zatwierdzonych procedur startów i lądowań oraz warunków rozruchu silników lotniczych.
26. Unikać wykonywania lotów na małych wysokościach, bezpośrednio nad zabudową mieszkaniową, w rejonie osiedli mieszkaniowych i obiektów ochrony zdrowia, domów opieki, zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży.
27. Środki używane do odladzania przechowywać w odpowiednich warunkach, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
28. Ścieki bytowe ująć w system kanalizacji sanitarnej, ścieki technologiczne przed odprowadzeniem do kanalizacji sanitarnej podczyścić w systemie separator – osadnik.
29. Wody opadowe z powierzchni dachów poprzez kolektory wody czystej odprowadzać do zakrytych zbiorników retencyjnych.
30. Wody opadowe z terenów utwardzonych ująć w system kanalizacji deszczowej, oczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku, a następnie kierować do zbiornika retencyjnego przed odprowadzeniem do odbiornika.
31. Na terenie portu lotniczego zlokalizować stację straży pożarnej.
32. Stację paliw płynnych wyposażać w urządzenia i systemy do hermetycznego magazynowania, napełniania i opróżniania produktami naftowymi oraz w instalacje, urządzenia i systemy przeznaczone do zabezpieczenia przed przenikaniem produktów naftowych do środowiska oraz przed emisją par tych produktów do powietrza atmosferycznego. Ponadto stację wyposażać w instalacje, urządzenia, systemy do pomiaru i monitorowania ilości magazynowanych produktów naftowych oraz sygnalizacji przecieków tych produktów do środowiska.
33. Prace związane z niszczeniem zbiorników wodnych wykonywać w okresie wrzesień-październik i rozpocząć po stwierdzeniu braku obecności płazów.
34. Zniszczenie części potencjalnych żerowisk i zimowisk rzekotki drzewnej zlokalizowanych na terenie zabudowy zminimalizować odpowiednią lokalizacją siedlisk zastępczych.
35. Prowadzić pod nadzorem herpetologa wyłapywanie płazów wędrujących do zbiorników planowanych do usunięcia poprzez wygradzenie tych miejsc

i zamontowanie pułapek oraz kilkakrotne w ciągu doby kontrole, a także przeniesienie zebranych płazów do zbiorników zastępczych. Do zbiorników zastępczych przenosić również wszystkie płazy stwierdzone na terenie budowy i z siedlisk zagrożonych zniszczeniem.

36. Na bieżąco kontrolować wykopy, studzienki i inne miejsca mogące stanowić pułapki, a znajdujące się zwierzęta niezwłocznie wypuszczać poza obszar inwestycji.
37. Podczas prac zapewnić stały nadzór przyrodniczy w postaci specjalisty przyrodnika (przyrodników) z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającego wiedzę i umiejętność rozpoznawania gatunków/siedlisk w szerokim zakresie, którego zadaniem będzie kontrolowanie inwestycji i zapobieganie ewentualnym stratom gatunkowym, a w przypadku naruszenia zakazów określonych w ustawie o ochronie przyrody, wstrzymanie prac i wystąpienie o stosowne decyzje/zezwoleńia np. na niszczenie siedlisk zwierząt lub ich przenoszenie w inne miejsca.
38. Uzgodnić harmonogram prac z nadzorem przyrodniczym przed przystąpieniem do każdego etapu prac.
39. Prace ingerujące w koryta cieków wodnych prowadzić poza okresem od 01 marca do 15 lipca z uwagi na okres migracji wiosennej płazów oraz tarło ryb.
40. Materiały ziemne wykorzystywane przy pracach wykończeniowych (utrwalenie terenu lotniska itp.) powinny być pochodzenia lokalnego, tak aby nie zawierały bazy nasion gatunków obcych temu regionowi.
41. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Wycinkę oraz prace polegające na zdjęciu warstwy humusu prowadzić w okresie od 01 września do 28/29 lutego.
42. Drzewa i krzewy nie przewidziane do usunięcia zabezpieczyć przed uszkodzeniem poprzez oznakowanie oraz osłonięcie deskami, prace ziemne w obrębie brył korzeniowych wykonać ręcznie i w sposób uniemożliwiający uszkodzenie.
43. W bezpośrednim zasięgu koron drzew nie lokalizować placów składowych i dróg dojazdowych, a wokół każdego zagrożonego drzewa wydzielić strefę bezpieczeństwa.
44. W miejscach głębokich wykopów wykonać specjalne ekrany zabezpieczające systemy korzeniowe.
45. Cięcia żywych części koron wykonywać tylko w ostateczności w obecności nadzoru przyrodniczego.
46. Urządzenia podczyszczające wody pochodzące ze spływu powierzchniowego, takie jak kolektory, osadniki lub inne należy odprowadzać poza teren siedlisk wodnych i od nich zależnych.
47. Za każde zniszczone/przeniesione gniazdo bociana białego należy stworzyć jedno nowe oraz poprawić jedno istniejące gniazdo - uznane przez ornitologa za wymagające poprawienia/renowacji. Nowe gniazda należy lokować w odległości ok. 15-50 km od lokalizacji lotniska, a przenoszenie/niszczenie wykonać poza okresem lęgowym bocianów (X-III).
48. Przeniesienie gniazd bociana wykonywać pod nadzorem ornitologa, który również wskaże niezbędne do przeniesienia gniazda.
49. Podczas realizacji inwestycji prowadzić nadzór ornitologiczny umożliwiający podjęcie działań nie tylko ochronnych, interwencyjnych, ale i zapobiegawczych (np. uniemożliwienie ptakom zagnieżdzenie się w tymczasowych siedliskach). Nadzór powinien również prowadzić obserwacje zachowań i kierunków przemieszczeń (gniazdo-żerowisko) bocianów białych, zwłaszcza w szczycie sezonu lęgowego (VI-VII), kiedy ptaki są bardzo aktywne karmiąc młode. Wówczas istnieje możliwość zareagowania jeszcze przed rozpoczęciem eksploatacji lotniska i przeniesienia gniazd z których ptaki odbywają loty nad rejonem portu lotniczego.

50. Na etapie budowy zastosować żółte światło, które w mniejszym stopniu przywabia owady i w konsekwencji nietoperze.
51. Wprowadzić okresowy zakaz lotów poniżej pułapu 1000 m w odległości 1 km od granic obszarów Natura 2000 Ostoja Biebrzańska w terminie od 01 marca do 15 maja z uwagi na wiosenną migrację ptaków wodno-błotnych.
52. Wprowadzić okresowy (od 01 kwietnia do 31 sierpnia) zakaz lotów poniżej pułapu 300 m nad obszarami Bagienna Dolina Narwi i Dolina Górnej Narwi w odległości 300 od granic tych obszarów ze względu na występowanie rybitwy białoskrzydłej.
53. Ze względu na obecność orlika krzykliwego i innych gatunków szponiastych, wprowadzić okresowy (od 15 marca do 31 sierpnia) zakaz lotów poniżej pułapu 300 m n.p.z w odległości 300 m od obszarów Natura 2000 Puszcza Knyszyńska.
54. Zastosować przez okres 3 pierwszych lat funkcjonowania lotniska, optymalnie w cyklach całorocznych, a koniecznie w okresach 1 III-15VIII (migracja wiosenna i sezon rozrodczy) i 15 IX-15 XI (migracja jesienna) rozwiązań mających na celu zapobieganie wypadkom lotniczym z udziałem ptaków np. system radarowy działający w trybie ciągłym, wykrywający obecność i liczebność ptaków w okresie rzeczywistym w odległości do 10 km, posiadający możliwość śledzenia pozycji ptaków i pomiarów wysokości przelotu, określenia kierunku i prędkości przelotu itp.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego:

1. W celu zminimalizowania ilości używanego sprzętu do obsługi naziemnej lotniska zaprojektować nowoczesny system obsługi samolotów.
2. Zaprojektować kanalizację sanitarną odprowadzającą ścieki bytowe i ścieki technologiczne (w tym ścieki zanieczyszczone substancjami do odladzania) do odbiornika. Zaprojektować urządzenia podczyszczające (separator – osadnik) przed odprowadzaniem ścieków technologicznych do kanalizacji sanitarnej.
3. Nawierzchnię płyty do odladzania samolotów zaprojektować z betonu lub asfaltu z wyprofilowaniem w taki sposób, aby ewentualny wyciek roztopu został przechwycony przez system kanalizacji i nie przedostał się do gruntu.
4. Zaprojektować zbiorniki retencyjne umożliwiające przetrzymanie wód opadowych przed ich wprowadzeniem do odbiornika.
5. Zaprojektować system kanalizacji deszczowej ujmujący wody opadowe i roztopowe z terenu lotniska.
6. Zaprojektować separatory substancji ropopochodnych i osadniki przed wprowadzeniem wód opadowych do zbiorników retencyjnych.
7. Zaprojektować kotłownię opalaną olejem opałowym o mocy 2,2 MW, z emitorem o wysokości min. 5 m.
8. Zaprojektować ogrodzenie oddzielające lotnisko od terenów przyległych o wysokości około 2,0 m.
9. W pierwszym roku prac budowlanych wykonać 6 zbiorników zastępczych dla płazów o głębokości do 0,5 m (4 zbiorniki o powierzchni ok. 1000-1500 m² każdy i dwa zbiorniki o powierzchni ok. 250 m² każdy). Zbiorniki powinny mieć łagodne, wypłycone brzegi, być zróżnicowane pod względem głębokości i linii brzegowej, ze strefami płycizn do 30 cm (powierzchnia płycizn powinna być jak największa – do 80% powierzchni misy zbiornika), dno powinno być nierówne. W przypadku konieczności zniszczenia/naruszenia większej ilości zbiorników wodnych niż

- 3 występujące w strefie zabudowy, za każdy zniszczony zbiornik odtworzyć dwa o wymiarach zbliżonych do zbiorników likwidowanych.
10. Aby wyeliminować prawdopodobieństwo zasiedlenia zbiorników przez ryby, należy tak je zaprojektować aby możliwe było ich przesychanie przynajmniej raz na kilka lat.
 11. W ramach wykonania zbiorników zastępczych dopuszczalne jest zarówno oczyszczenie istniejących zbiorników – ½ ilości, jak i wykonanie nowych – ½ ilości. Oczyszczenie powinno obejmować usunięcie roślinności krzewiastej/drzewiastej/szuwarowej wokół zbiornika zacieniającej lustro wody i będącej źródłem materiału organicznego pogarszającego jakość wody, usunięcie nagromadzenie materiału organicznego z misy zbiornika oraz usunięcie roślinności szuwarowej ze zbiornika. Usuwanego materiału nie rozplantować wokół zbiorników.
 12. Zbiorniki utworzyć w miejscach wskazanych przez herpetologa, lokalizować w obniżeniach terenu, w sąsiedztwie zbiorników traconych, w odległości nie mniejszej niż 50 m od granicy terenu zabudowy lotniska. Do oczyszczonych zbiorników przenieść osobniki wszystkich gatunków płazów oraz ich skrzek i larwy dla których wykonane są działania minimalizujące, zgodnie z ich wymaganiami ekologicznymi. Nowo wykonane zbiorniki nadają się do przeniesienia dorosłych osobników oraz jaj i larw takich gatunków jak ropucha paskówka i ropucha zielona, pozostałe gatunki (skrzek i larwy) przenosić po upływie przynajmniej 1 sezonu.
 13. Ulokować trwałe wygradzenia dla płazów wzdłuż ogrodzenia lotniska - pozostawić wolną od ogrodzenia część granicy północnej, o minimalnej wysokości części nadziemnej 40-60 cm, z przewieszką, dolną krawędzią wkopaną w grunt na głębokość min. 10 cm.
 14. W celu zabezpieczenia terenu funkcjonującego lotniska przed wtargnięciem ssaków średnich i dużych, zastosować wygradzenie o wysokości części nadziemnej ok. 2 m i 30 cm wkopanych w ziemię, jego stan kontrolować, a usterki i nieszczelności likwidować.
 15. Zabezpieczyć teren budowy przed wejściem płazów i gadów poprzez wygradzenie (funkcjonujące od początku prowadzenia robót budowlanych do momentu oddania do eksploatacji inwestycji lub wykonania stałych systemów zabezpieczających herpetofaunę przed wchodzeniem na drogi dojazdowe do lotniska i teren lotniska). Przed wtargnięciem płazów i gadów zabezpieczyć też drogi dojazdowe do terenu budowy w miejscach wskazanych przez herpetologa. Tymczasowe ogrodzenia powinny mieć wysokość minimum 50 cm nad powierzchnią gruntu, być wykonane z litej folii o dużej gęstości przytwierdzonej do palików rozstawionych o nie więcej niż co 1,5-2 m i wkopane na co najmniej 10 cm w głąb gruntu oraz posiadać przewieszki wielkości min. 5 cm od strony spodziewanego kierunku migracji i zostać wyposażone w tzw. zawracacze. Teren budowy zabezpieczyć również przed dostaniem się większych zwierząt. Stan techniczny ogrodzeń kontrolować.
 16. Na odcinkach dróg dojazdowych do lotniska, w rejonie siedlisk rozrodczych i tras migracji wskazanych przez herpetologa, wykonać przejścia/rynny umożliwiające płazom pokonanie bariery wraz z zastosowaniem ogrodzenia o parametrach podobnych do ogrodzeń ochronnych oraz posiadającego zintegrowaną powierzchnię wiodącą o minimalnej szerokości ok. 20-30cm, oraz nawis.
 17. Aby zredukować negatywny wpływ ewentualnych kolizji ptaków z przezroczystymi i szklanymi powierzchniami, należy projekt architektoniczny (wizualizację) elewacji budynków terminalu lotniska uzgodnić z ekspertem ornitologiem.

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

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych w rozumieniu rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. (Dz. U. Nr 58, poz. 535, ze zm.) w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

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

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie.

VI. Ustala się konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji.
2. Prowadzić okresowy pomiar hałasu co 5 lat. Monitorowaniem hałasu lotniczego objąć w szczególności:
 - kontrolę równoważnych poziomów dźwięku od podejścia do lądowania,
 - weryfikację pomiarową natężenia faktycznego ruchu lotniczego wraz z uwzględnieniem jego rozkładu na poszczególne trasy dolotowe i odlotowe z lotniska,
 - weryfikację pomiarową uciążliwości hałasowej lotniska dla pory nocy,
 - określenie receptorów i weryfikację spełnienia wymogów dopuszczalnych poziomów hałasu wewnątrz pomieszczeń budowlanych.Pomiary hałasu należy przeprowadzać w okresie największego natężenia ruchu lotniczego.
3. Dokonywać 2 razy do roku, w okresie wiosennym oraz jesiennym, przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe.
4. Wykonać monitoring porealizacyjny awifauny obejmujący strefy SBZ, SP i SOL.
5. Monitoring porealizacyjny powinien objąć przynajmniej populacje gatunków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej i gatunków ptaków migrujących będących przedmiotami ochrony pobliskich obszarów Natura 2000 w 4 sezonach lęgowych: w pierwszym i drugim roku od zakończenia budowy oraz w czwartym i szóstym.
6. Wykonać w okresie 5 kolejnych lat do momentu zbudowania/przeniesienia gniazd bociana białego monitoring ich wykorzystywania.
7. Wykonać w okresie 5 kolejnych lat od rozpoczęcia eksploatacji lotniska monitoring sukcesu lęgowego wszystkich gniazd zlokalizowanych w strefie SP, SBZ i SOL.
8. Wykonać monitoring porealizacyjny wszystkich utworzonych/oczyszczonych zbiorników wodnych w celu stwierdzenia skuteczności ich funkcjonowania. Monitoring rozpocząć 2 lata po ich wykonaniu, a następnie powtórzyć w 4 i 6 roku od wykonania zbiorników poprzez nasłuch godujących samców, odłów osobników i ich stadiów larwalnych oraz liczenie jaj w terminach odpowiednich dla monitorowanych gatunków.

9. Wyniki z monitoringu porealizacyjnego herpetofauny i awifauny oraz dane o kolizjach samolotów z ptakami, co roku w terminie do 31 grudnia przekazywać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku.

VII. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W niniejszej decyzji nie ustala się obowiązku utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wynikać z ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej.

VIII. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z uwagi na przesłanki wynikające z art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 j.t.).

X. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej.

W ramach analizy porealizacyjnej wykonać badania poziomu hałasu:

- na działce nr 135/3 w miejscowości Tylwica;
- na działce nr 535 w miejscowości Topolany;
- na działce nr 561 w miejscowości Topolany.

Analizę porealizacyjną sporządzić po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Jeżeli standardy jakości środowiska nie będą dotrzymane, podjąć działania mające na celu zminimalizowanie ponadnormatywnego oddziaływania. W razie gdyby mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych, organizacyjnych nie będą mogły być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem lotniska, będzie konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

XI. Załącznik nr 1 pn. Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie lotniska regionalnego użytku publicznego w województwie podlaskim zlokalizowanego na terenie gminy Michałowo w rejonie wsi Topolany, Potoka i Tylwica stanowi integralną część niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 18 lipca 2013 r. Województwo Podlaskie wystąpiło do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na budowie lotniska regionalnego użytku publicznego w województwie podlaskim zlokalizowanego na terenie gminy Michałowo w rejonie wsi Topolany, Potoka i Tylwica. Do wniosku dołączono następujące dokumenty: raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w trzech

egzemplarzach (wraz z ich zapisem w formie elektronicznej), poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej obejmująca teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmująca obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne należy do I grupy przedsięwzięć wymienionych § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.). Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie jest zgodne z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (Uchwała Nr XXXIX/201/02 Rady Gminy w Michałowie z dnia 9 października 2002r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego gminy Michałowo).

Po przeanalizowaniu przedłożonych wraz z wnioskiem dokumentów oraz stwierdzeniu, iż spełniają one wymóg art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 18 lipca 2013r. wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), oraz art. 10 § 1 i art. 49 Kpa o tym fakcie poinformował strony postępowania poprzez obwieszczenie z dnia 25 lipca 2013 r., znak: WOOŚ-II.4230.1.2013.DK.

Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 26 lipca 2013 r. oraz wywieszane na minimum 14 dni na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 25 lipca 2013 r. do 14 sierpnia 2013 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Michałowie w dniach od 29 lipca 2013r. do 8 sierpnia 2013r., na tablicy ogłoszeń w sołectwie Potoka, Topolany i Tylwica w dniach od 31 lipca 2013r. do 14 sierpnia 2013r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabłudowie w dniach od 30 lipca 2013r. do 16 sierpnia 2013r. W dniach od 31 lipca 2013r. do 14 sierpnia 2013r. na stronie internetowej portalu informacyjnego Województwa Podlaskiego „Wrota Podlasia”, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego, na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego i na tablicy ogłoszeń w siedzibie Biura Inwestycji.

Dalsza analiza przedłożonego materiału dowodowego wykazała braki merytoryczne w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000. Regionalny Dyrektor Ochrony

Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 16 sierpnia 2013r. wezwał Inwestora do ich uzupełnienia. W dniu 29 października 2013r. Inwestor uzupełnił wskazane braki.

W dniu 14 listopada 2013r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o wyrażenie opinii w sprawie wnioskowanego przedsięwzięcia pod kątem życia i zdrowia ludzi.

Jednocześnie podał ten fakt do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie z dnia 14 listopada 2013r., znak: WOOS-II.4230.1.2013.DK i zgodnie z art. 33 ust. 1 i art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), przystąpił do procedury z udziałem społeczeństwa, informując społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentami składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty dokonania publicznego ogłoszenia.

Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 14 listopada 2013 r. oraz wywieszane na minimum 21 dni na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 14 listopada 2013 r. do 9 grudnia 2013 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Michałowie w dniach od 18 listopada 2013r. do 10 grudnia 2013r., na tablicy ogłoszeń w sołectwie Potoka, Topolany i Tylwica w dniach od 21 listopada 2013r. do 13 grudnia 2013r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabłudowie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Gminy Zabłudów w dniach od 20 listopada 2013r. do 27 grudnia 2013r., na tablicach ogłoszeń w poszczególnych miejscowościach położonych w strefie oddziaływania inwestycji, na stronie internetowej portalu informacyjnego Województwa Podlaskiego „Wrota Podlasia”, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego, na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego i na tablicy ogłoszeń w siedzibie Biura Inwestycji w dniach od 20 listopada 2013r. do 12 grudnia 2013r.

W trakcie udziału społeczeństwa uwagi wnieśli: Andrzej Szum, Włodzimierz Szum, Jan Szum, Józef Szum i Igor Szum, które dotyczyły kwestii lokalizacji lotniska.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku opinią z dnia 6 grudnia 2013r. (data wpływu 9 grudnia 2013r.), nr 245/NZ/2013, znak: NZ-8240-27/13 pozytywnie zaopiniował wnioskowane przedsięwzięcie i określił następujące warunki jego realizacji, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji:

1. wykonawca prac rozbiórkowych i budowlanych winien stosować sprawny i wydajny sprzęt budowlany, który dodatkowo musi być właściwie eksploatowany i konserwowany,
2. przewożony grunt oraz materiały budowlane winny być zabezpieczone przed pyleniem,
3. maksymalnie ograniczyć odkryte wykopy, miejsca składowania zebranego gruntu oraz utwardzić drogi dojazdowe do placu budowy,
4. systematycznie porządkować oraz zraszać wodą plac budowy, a także myć maszyny budowlane i pojazdy samochodowe,
5. prace budowlane i montażowe rozplanować tak, aby w pobliżu terenów chronionych przed hałasem ich uciążliwość występowała w okresie możliwie krótkim,
6. uciążliwe ze względu na hałas roboty budowlane i montażowe w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej prowadzić w porze dnia (np. pomiędzy 6⁰⁰ – 22⁰⁰),

7. w przypadkach kiedy zachodzi konieczność przeprowadzenia głośnych prac, powinny one być prowadzone intensywnie w wyznaczonych przedziałach czasowych, a nie w czasie całych zmian roboczych,
8. zadbać o całkowite wyłączenie, a jeżeli to nie możliwe to redukcję mocy urządzeń generujących hałas, jeżeli w określonej chwili nie są one wykorzystywane,
9. przy organizowaniu baz i składów, zwłaszcza tam gdzie przewidywane będą miejsca dostaw – rozładunki załadunku – zwrócić uwagę na taką ich lokalizację aby ograniczyć emisję hałasu na kierunku zabudowy mieszkaniowej i innych terenów chronionych,
10. w celu zminimalizowania ilości używanego sprzętu do obsługi naziemnej lotniska zaprojektować nowoczesny system obsługi samolotów,
11. miejsca prowadzenia robót oznakować oraz zabezpieczyć przed osobami postronnymi,
12. wyposażyć bazę paliwową w instalacje, urządzenia lub systemy przeznaczone do:
 - zabezpieczenia przed przenikaniem produktów naftowych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych oraz emisją par tych produktów do powietrza atmosferycznego w procesach ich przeładunku i magazynowania;
 - pomiaru i monitorowania stanu magazynowanych produktów naftowych oraz sygnalizacji przecieków tych produktów do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych;
 - hermetycznego magazynowania, napełniania i opróżniania produktami naftowymi;
 - spełniające inne wymagania dla baz paliw określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz.U.05.243.2063 z późn.zm.),
13. zaprojektować i zrealizować odprowadzenie spalin z kotłowni olejowej na lotnisku zapewniające dotrzymanie standardów jakości powietrza (budowa odpowiedniego komina),
14. rygorystycznie przestrzegać uzgodnionych i zatwierdzonych procedur startów i lądowań oraz warunków rozruchu silników lotniczych,
15. unikać wykonywania lotów na małych wysokościach bezpośrednio nad zabudową mieszkaniową w rejonie osiedli mieszkaniowych i obiektów ochrony zdrowia, domów opieki, zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci oraz młodzieży,
16. w celu zweryfikowania oddziaływania na klimat akustyczny przedmiotowego portu prowadzić okresowy monitoring hałasu lotniczego, którego wyniki będą stanowiły podstawę do określenia, w późniejszym etapie funkcjonowania lotniska, ewentualnych działań minimalizujących lub ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przed wydaniem niniejszej decyzji, wypełniając wymóg art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 7 stycznia 2014 r., znak: WOOS-II.4230.1.2013.DK powiadomił strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, o możliwości zapoznania się z nim oraz o możliwości składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 7 dni od daty doręczenia obwieszczenia.

Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 7 stycznia 2014r. oraz wywieszono na minimum 14 dni na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 7 stycznia 2014r. do 22 stycznia 2014r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Michałowie w dniach od 9 stycznia 2014r. do 24 stycznia 2014r., na tablicy ogłoszeń w sołectwie Potoka, Topolany i Tylwica w dniach od 13 stycznia 2014r. do 28 stycznia

2014r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabłudowie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Gminy Zabłudów w dniach od 10 stycznia 2014r. do 10 lutego 2014r., na tablicach ogłoszeń w poszczególnych miejscowościach położonych w strefie oddziaływania inwestycji. W dniach od 10 stycznia 2014r. do 27 stycznia 2014r. na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego, na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego i na tablicy ogłoszeń w siedzibie Biura Inwestycji.

Podstawę do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w przedmiotowej sprawie stanowiły następujące dokumenty:

1. Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego lotniska regionalnego użytku publicznego w województwie podlaskim wraz z załącznikami z marca 2013r. oraz uzupełnienie raportu z dnia 29 października 2013r.
2. Wypisy z ewidencji gruntów i budynków.
3. Uchwała Nr XXXIX/201/02 Rady Gminy w Michałowie z dnia 9 października 2002r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego gminy Michałowo.
4. Opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku z dnia 6 grudnia 2013r., nr 245/NZ/2013, znak: NZ-8240-27/13.
5. Uwagi i wnioski zgłoszone w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa.

Rozpatrując wniosek inwestora Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował wszystkie warianty przedsięwzięcia przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, w tym: wariant B inwestorski, który jest jednocześnie najkorzystniejszy dla środowiska, warianty A i C alternatywne oraz wariant „zerowy” polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.

Wariant A (Saniki – Sawino – Bagienki) – gmina Tykocin (wariant alternatywny)

Lotnisko w Wariancie A zlokalizowane jest w rejonie wsi Sawino – Saniki - Bagienki, w odległości ok. 6 km od Tykocina i ok. 21 km od centrum Białegostoku. Dojazd do lotniska od strony Białegostoku odbywa się drogą ekspresową S8 Białystok – Warszawa do węzła w Rzędzianach, a następnie drogą powiatową 1381 B Rzędziany – Saniki – Tykocin.

Teren lotniska w wariancie A obejmuje obszar ok. 366 ha. Aktualnie grunty te użytkowane są rolniczo, dominują pola uprawne z gruntami IV klasy bonitacji. W krajobrazie obecne są również niewielkie zadrzewienia śródpolne. Realizacja przedmiotowej inwestycji w wariancie A, spowoduje konieczność wycięcia istniejącego drzewostanu o powierzchni ok. 15 ha. Pod względem własności 97,22% terenu stanowią grunty prywatne.

Wariant ten wymaga wyburzenia 15 budynków mieszkalnych.

Teren lotniska w wariancie A sąsiaduje z następującymi wsiami:

- na północ, w odległości ok. 300 m od granicy lotniska, wieś Bagienki, w odległości ok. 960 m wieś Lipniki i w odległości ok. 1100 wieś Dobki,
- na południowy-wschód, w odległości ok. 1500 m od granicy lotniska, Kolonia Babino,
- na południe, w odległości ok. 100 m od granicy lotniska, wieś Sawino,
- na zachód, w odległości ok. 760 m od granicy lotniska, wieś Saniki,
- na połudnowy-zachód, w odległości ok. 1400 m od granicy lotniska, wieś Popowlany.

Lotnisko w tym wariantcie będzie posiadało drogę startową o dł. 2450 m i szerokości 45 m. Kierunek drogi startowej to południowy wschód – północny zachód. Zabudowa lotniska zlokalizowana zostanie po stronie południowo-zachodniej od osi pasa drogi startowej.

Na obszarze wariantu A w granicach terenu lotniska, nie udokumentowano żadnych złóż surowców organicznych. Zinventaryzowano natomiast punkt eksploatacji żwiru w miejscowości Sawino. Najbliższe eksploatowane złożo surowców zlokalizowane jest na zachód od granicy lotniska w odległości ok. 4,5 km. Leży ono także poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP). Na terenie lotniska nie znajdują się zabytki wpisane do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, tereny te nie przecinają żadnej strefy ochrony konserwatorskiej jak również brak jest zarejestrowanych stanowisk archeologicznych.

Wariant B (Topolany) – gmina Michałowo (wariant inwestorski)

Lotnisko w Wariantcie B zlokalizowane jest w rejonie wsi Topolany – Potoka, w odległości ok. 8 km od Michałowa i ok. 28 km od centrum Białegostoku. Dojazd do lotniska od strony Białegostoku odbywa się drogą krajową nr 19 Białystok – Lublin, a następnie drogami powiatowymi nr 1440B lub 1469B.

Teren lotniska w wariantcie B obejmuje obszar ok. 314 ha. Aktualnie grunty te użytkowane są rolniczo, dominują pola uprawne z gruntami IV klasy. W krajobrazie obecne są również niewielkie zadrzewienia śródpolne. Realizacja inwestycji w wariantcie B, spowoduje konieczność wycięcia istniejącego drzewostanu o powierzchni ok. 28 ha. Pod względem własności 17,1% terenu stanowią grunty prywatne.

Wariant ten wymaga wyburzenia 2 budynków mieszkalnych.

Teren lotniska w wariantcie B sąsiaduje z następującymi wsiami:

- na północ, bezpośrednio w sąsiedztwie lotniska, wieś Topolany,
- na zachód, w odległości ok. 1180 m od granicy lotniska, wieś Tylwica i w odległości ok. 1200 m Kolonia Małynka,
- na południe, w odległości ok. 700 m od granicy lotniska, wieś Potoka.

Lotnisko w tym wariantcie będzie posiadało drogę startową o dł. 2450 m i szerokości 45 m. Kierunek drogi startowej to wschód – zachód. Zabudowa lotniska zlokalizowana zostanie po stronie północnej od osi pasa drogi startowej za wyjątkiem wieży kontroli ruchu która będzie po stronie południowej pasa.

Na obszarze wariantu B, w granicach terenu lotniska nie udokumentowano żadnych złóż surowców mineralnych i organicznych. Najbliższe eksploatowane złożo surowców zlokalizowane jest na południowy – wschód w odległości ok. 4,0 km od granic lotniska. Leży ono także poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP). Na terenie lotniska nie znajdują się zabytki wpisane do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, jak również tereny te nie przecinają żadnej strefy ochrony konserwatorskiej. Natomiast na przedmiotowym terenie zarejestrowanych jest 6 stanowisk archeologicznych, które są wpisane do wojewódzkiej ewidencji zabytków.

Wariant C (Nowosady – Krynicky) – gmina Zabłudów (wariant alternatywny)

Lotnisko w Wariantcie C zlokalizowane jest w rejonie wsi Nowosady – Krynicky, w odległości ok. 7 km od Zabłudowa i ok. 16 km od centrum Białegostoku. Dojazd do lotniska od strony Białegostoku odbywa się drogą powiatową 1484 B Białystok – Wojszki, lub drogą krajową nr 19 Białystok – Lublin do Zabłudowa a następnie drogą powiatową 1490 B Zabłudów – Krynicky.

Teren lotniska w wariantcie C obejmuje obszar ok. 349 ha w tym ok. 110 ha to tereny leśne, w których dominuje drzewostan sosnowy. Pozostały obszar stanowią grunty rolne z dominacją pól uprawnych z gruntami IV i V klasy. Realizacja przedmiotowej inwestycji w wariantcie C, spowoduje konieczność wycięcia istniejącego drzewostanu o powierzchni ok. 110 ha. Pod względem własności 83,85 % terenu stanowią grunty prywatne.

Wariant ten wymaga wyburzenia 1 budynku mieszkalnego.

Teren lotniska w wariantcie C sąsiaduje z następującymi wsiami:

- na północ, w odległości ok. 800 m od granicy lotniska, wieś Nowosady i w odległości ok. 1600 m wieś Żuki,
- na północny-wschód, w odległości ok. 1800 m od granicy lotniska, wieś Kowalowce,
- na wschód, w odległości ok. 1100 m od granicy lotniska, wieś Solniki,
- na południe, w odległości ok. 160 m od granicy lotniska, wieś Krynickie,
- na południowy-zachód, w odległości ok. 970 m od granicy lotniska, wieś Klewinowo

Lotnisko w tym wariantcie będzie posiadało drogę startową o dł. 2450 m i szerokości 45 m. Kierunek drogi startowej to północny wschód – południowy zachód. Zabudowa lotniska zlokalizowana zostanie po stronie południowej od osi pasa drogi startowej.

Na obszarze wariantu C, w granicach terenu lotniska nie udokumentowano złóż surowców mineralnych i organicznych. Najbliższe eksploatowane złożo surowców zlokalizowane jest na południowy – zachód w odległości ok. 8,2 km od granic lotniska. Leży ono także poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP). Na terenie lotniska nie znajdują się zabytki wpisane do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, jak również tereny te nie przecinają żadnej strefy ochrony konserwatorskiej. Natomiast na przedmiotowym terenie zarejestrowanych jest 6 stanowisk archeologicznych, które są wpisane do wojewódzkiej ewidencji zabytków.

Wariant zerowy

Aktualnie teren przeznaczony pod lotnisko stanowią grunty IV klasy z niewielkimi zadrzewieniami śródpolnymi. W przypadku wariantu „zerowego” w środowisku nie zajdą żadne zmiany w stosunku do stanu obecnego.

Wariant „zerowy” (niepodejmowanie przedsięwzięcia) zakłada nie wprowadzanie jakichkolwiek zmian w rzeźbie terenu, pozostawienie bez zmian powierzchni zabudowanej, brak wycinki lasów oraz pozostawienie bez zmian dotychczasowej struktury użytkowania gruntów i budynków.

W przypadku niepodejmowania działań inwestycyjnych nie wystąpi ryzyko zmian i zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego, nie nastąpi wzrost ruchu związanego z funkcjonowaniem lotniska oraz nie nastąpi ograniczenie powierzchni czynnej biologicznie.

Uruchomienie lotniska będzie niosło ze sobą pozytywne skutki w wymiarze cywilizacyjnym, ekonomicznym i wizerunkowym, co jest wystarczającym argumentem przemawiającym za pilną potrzebą realizacji lotniska w województwie podlaskim.

Wariantem wnioskowanym do realizacji przez Inwestora i jednocześnie najkorzystniejszym dla środowiska, jest Wariant B (Topolany).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował pod kątem niżej wymienionych kryteriów wszystkie warianty przedsięwzięcia przedstawione w przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w tym wariant zerowy polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia:

1. Środowisko naturalne:

- środowisko przyrodnicze (oddziaływanie na regionalne zasoby przyrodnicze (awifauna i pozostałe), oddziaływanie na integralność i spójność obszarów Natura 2000 (ochrona ptaków, ochrona pozostałych zasobów));
 - środowisko gruntowo – wodne.
2. Środowisko społeczne:
 - wyburzenia budynków mieszkalnych, udział gruntów osób fizycznych oraz kościołów i związków wyznaniowych [%].
 3. Potencjalne zagrożenie ruchu lotniczego przez kolizje statków powietrznych z ptakami.

Przeprowadzona pod kątem powyższych kryteriów analiza porównawcza wariantów wykazała, że najkorzystniejszym środowiskowo jest Wariant B (Topolany -wariant inwestorski).

W porównaniu z wariantem C, wariant inwestorski jest lepszy pod kątem:

1. mniejszej ilości zniszczonych siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej. W przypadku wariantu B zniszczenie jest niewielkie – powierzchnia ok. 0,7 ha (nie wpływa na istotne zmniejszenie zasobów siedlisk w regionie) natomiast w wariantcie C zniszczenie jest znaczące – powierzchnia ok. 13 ha (wiąże się ze zniszczeniem siedlisk zarówno rzadkich w skali regionu, jak i o znaczeniu priorytetowym dla zachowania różnorodności biologicznej Unii Europejskiej).
2. mniejszej ilości zniszczonych stanowisk roślin naczyniowych – w wariantcie B zniszczenie jest niewielkie, dotyczy 8 stanowisk (nie wpływa na istotne zmniejszenie zasobów gatunków w regionie) natomiast w wariantcie C zniszczenie jest znaczące, dotyczy 12 stanowisk (wiąże się ze zniszczeniem stanowisk gatunków roślin o istotnym znaczeniu w skali regionu).
3. mniejszej ilości zniszczonych siedlisk wodnych płazów – w wariantcie B zniszczenie jest niewielkie (wiąże się ze zniszczeniem od 10% do 30% wartości zinwentaryzowanych siedlisk wodnych płazów dla obszaru) natomiast w wariantcie C zniszczenie jest znaczące (wiąże się ze zniszczeniem ponad 30% wartości zinwentaryzowanych siedlisk wodnych płazów dla obszaru).
4. mniejszej wycinki powierzchni leśnych. W przypadku wariantu B oddziaływanie jest niewielkie (wycinka ok. 28 ha) natomiast w wariantcie C oddziaływanie jest znaczące (wycinka ok. 110 ha).
5. mniejszego oddziaływania na zasoby wodne. W przypadku wariantu B oddziaływanie jest znikome (na obszarze lotniska nie występują kolizje z ciekami naturalnymi, ujęciami wód podziemnych, obszarami GZWP) natomiast w wariantcie C oddziaływanie jest znaczące (koliduje z ciekami naturalnymi (rz. Gniła)).
6. mniejszego udziału gruntów prywatnych – w wariantcie B (17,88%), w wariantcie C (85,38%).

W porównaniu z wariantem A, wariant inwestorski jest lepszy pod kątem:

1. mniejszej ilości zniszczonych zimowisk nietoperzy. W przypadku wariantu B nie przewiduje się oddziaływania dotyczącego zniszczenia zimowisk wykorzystywanych przez nietoperze natomiast w wariantcie A nastąpi zniszczenie 3 zimowisk.
2. mniejszego oddziaływania na wiosenne koncentracje ptaków wodno-błotnych. W przypadku wariantu B oddziaływanie jest znikome (nie wiąże się z bezpośrednim oddziaływaniem na miejsce koncentracji ptaków, a koncentracje odnotowane są w buforze 13 km poza tymi obszarami) natomiast w wariantcie A oddziaływanie jest znaczące (wiąże się z bezpośrednim oddziaływaniem na koncentracje ptaków).

3. mniejszej ilości występowania stanowisk lęgowych błotniaka stawowego. Realizacja inwestycji w wariantcie B nie wiąże się z obecnością stanowisk błotniaka stawowego natomiast w wariantcie A oddziaływanie jest znaczące (wiąże się z występowaniem ponad 3 stanowisk par błotniaka stawowego).
4. mniejszej liczby wyburzenia budynków mieszkalnych – w wariantcie B (2szt.), w wariantcie A (15 szt.).
5. mniejszego potencjalnego zagrożenia ruchu lotniczego przez kolizje statków powietrznych z ptakami. W przypadku wariantu B, ryzyko kolizji w odniesieniu do wszystkich gatunków ptaków jest na stałym niskim poziomie w całym okresie roku i doby natomiast w wariantcie A wskazuje się na podwyższony wskaźnik ryzyka w odniesieniu do wszystkich gatunków ptaków w godzinach porannych w miesiącach zimowych oraz późno popołudniowych w okresie sierpień – wrzesień oraz w styczniu, przede wszystkim na obszarze podejścia od strony zachodniej.
6. mniejszego udziału gruntów prywatnych – w wariantcie B (17,88%), w wariantcie A (97,22%).

Biorąc powyższe pod uwagę w ocenie organu najkorzystniejszym wariantem do realizacji jest wariant B wnioskowany przez Inwestora.

Wariant B - „inwestorski” w ocenie organu spełnia wymogi środowiska i kwestionowanie tego wyboru wariantu poprzez wskazanie innego wariantu do realizacji byłoby niezasadne i niezgodne z zapisami art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.).

W trakcie prowadzonego postępowania zidentyfikowano oddziaływania i zagrożenia mające wpływ na komponenty środowiska, a w szczególności na:

1. strukturę geologiczną i pokrywę glebową:

- trwała zmiana użytkowania gruntów w wyniku zajęcia terenów pod planowane lotnisko, nastąpi konieczność wyłączenia gruntów z eksploatacji rolnej lub leśnej oraz zrębu w granicach lotniska,
- mechaniczne trwałe i okresowe zmiany profilu glebowego oraz struktury i porowatości gleby w wyniku prac budowlanych z użyciem ciężkiego sprzętu.
- trwałe i okresowe zmiany w budowie geologicznej związane ze zniszczeniem podpowierzchniowego profilu warstwy gruntu oraz przemieszczaniem mas ziemnych
- wyrównanie terenu i wykonywanie wykopów pod infrastrukturę zaburzy pierwotną warstwowość struktur geologicznych na obszarze inwestycji,
- potencjalne niebezpieczeństwo zanieczyszczenia powierzchni ziemi substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z pojazdów mechanicznych użytych do budowy oraz magazynowania materiałów niezbędnych do ich eksploatacji i konserwacji.

2. środowisko gruntowo-wodne:

Na etapie realizacji:

- zanieczyszczenia wody i gruntu ewentualnymi wyciekami smarów i paliw ze środków transportu i maszyn oraz substancjami wypłukiwanymi ze zgromadzonych materiałów budowlanych,
- zamulenie wód powierzchniowych w rejonie inwestycji oraz lokalne i czasowe zaburzenia spływu wód powierzchniowych na obszarach sąsiadujących,
- odwodnienie terenu przeznaczonego pod budowę lotniska,

- ewentualne krótkotrwałe obniżenie zwierciadła wód gruntowych powstające na skutek wymiany warstw gruntów słabonośnych.

Na etapie eksploatacji wody powierzchniowe i podziemne mogą zostać zanieczyszczone poprzez:

- wody opadowe spływające z nawierzchni szczelnych, dróg lotniczych oraz parkingów (ogólnodostępnych i pracowniczych),
- środki chemiczne używane do zimowego utrzymania dróg i infrastruktury lotniskowej oraz z mycia i odladzania samolotów,
- ścieki zanieczyszczone substancjami po procesie odladzania i mycia samolotów,
- paliwa stosowane do tankowania samolotów jak i pojazdów obsługi naziemnej oraz smary niezbędne do utrzymania sprawności maszyn,
- ścieki socjalne.

3. powstawanie odpadów:

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z powstawaniem odpadów związanych z koniecznością wykonywania prac budowlanych. Będzie to etap, w trakcie którego powstanie największa ilość odpadów, w tym odpadów niebezpiecznych oraz innych niż niebezpieczne.

Na etapie eksploatacji główną grupę odpadów będą stanowiły odpady komunalne z obsługi terminalu lotniczego i samolotów, odpady z konserwacji i napraw sprzętu oraz odpady z utrzymania obiektów infrastruktury lotniskowej.

4. stan powietrza:

Podczas wykonywania prac budowlanych związanych z budową lotniska emitowane będą zanieczyszczenia gazowe i pyłowe. Źródłem niezorganizowanego zanieczyszczenia powietrza będą głównie silniki poruszających się pojazdów oraz maszyn budowlanych uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych. Emisja w trakcie prac budowlanych może mieć także postać pyłów porywanych w trakcie transportu i przeładunku materiałów sypkich. Źródłem emisji pyłów będą również prace ziemne związane z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod inwestycję.

Na etapie eksploatacji na terenie lotniska będą istniały zorganizowane (stacjonarne, punktowe) oraz niezorganizowane źródła emisji zanieczyszczeń powietrza. Zorganizowanym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będzie kotłownia olejowa wyposażona w źródło grzewcze o szacunkowej mocy 2 200kW.

Głównymi niezorganizowanymi źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będą operacje lotnicze, działania w ramach naziemnej obsługi lotniska, ruch pojazdów na drodze dojazdowej do lotniska, ruch pojazdów osobowych po terenie parkingów należących do lotniska.

5. hałas:

W trakcie budowy wystąpią okresowe i krótkotrwałe oddziaływania akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce.

W trakcie eksploatacji lotniska będzie emitowany hałas zarówno ze źródeł stacjonarnych jak i niestacjonarnych. Ten pierwszy będzie powodowany zarówno przez eksploatację urządzeń technicznych stanowiących element infrastruktury lotniskowej (np. z systemów wentylacyjnych i klimatyzacyjnych) jak i przez statki powietrzne w trakcie próby i grzania silników na płycie postojowej. Natomiast źródłem hałasu niestacjonarnego będą przede wszystkim samoloty wykonujące operacje startu, lądowania oraz kołowania,

a także przemieszczające się pojazdy obsługi lotniska oraz ruch samochodów dowożących pasażerów do portu lotniczego.

Po zidentyfikowaniu oddziaływań i zagrożeń organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w celu zminimalizowania negatywnych oddziaływań i ingerencji w środowisko określił w niniejszej decyzji warunki zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji lotniska dla wariantu inwestorskiego.

W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego zobowiązano inwestora do: prowadzenia właściwej gospodarki humusem oraz selektywnego gromadzenia odpadów i przekazywania ich specjalistycznym firmom, zorganizowanie placu budowy i jego zaplecza z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu, lokalizowania baz magazynowych i transportowych na utwardzonej powierzchni. Nałożono na inwestora obowiązek zaopatrzenia placu budowy w sorbenty na wypadek zaistnienia sytuacji awaryjnej, która mogłaby wpłynąć na zanieczyszczenie wód oraz do gromadzenia ścieków bytowych powstających w fazie budowy w szczelnych zbiornikach bezodpływowych lub zainstalowania przenośnych sanitariatów. Ponadto nałożono na inwestora obowiązek zaprojektowania kanalizacji sanitarnej odprowadzającej ścieki do odbiornika oraz zaprojektowania systemu kanalizacji deszczowej ujmującej wody opadowe i roztopowe z terenu lotniska. Zobowiązano również inwestora do oczyszczenia wód opadowych w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku, i najpierw kierowania ich do zbiorników retencyjnych a następnie odprowadzania do odbiornika.

Niniejszą decyzją nałożono na inwestora obowiązek prawidłowej gospodarki odpadami. Zobowiązano inwestora do tego, aby ziemia z wykopów była w pierwszej kolejności wykorzystana na placu budowy lub do rekultywacji terenów przekształconych w jej trakcie, a jej nadmiar przekazany do wykorzystania innym podmiotom lub zagospodarowany zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Zminimalizowanie hałasu na etapie realizacji planowanej inwestycji będzie zapewnione poprzez prowadzenie prac budowlanych w sąsiedztwie terenów zabudowy objętych ochroną przed hałasem wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00). Zobowiązano inwestora do unikania wykonywania lotów na małych wysokościach bezpośrednio nad zabudową mieszkaniową w rejonie osiedli mieszkaniowych i obiektów ochrony zdrowia, domów opieki, zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci oraz młodzieży.

W celu ochrony przed emisją niezorganizowaną zobowiązano inwestora do transportu gruntu oraz materiałów budowlanych pod przykryciem. W celu ochrony powietrza atmosferycznego nałożono obowiązek zaprojektowania kotłowni opalanej olejem opałowym o mocy ok. 2,2 MW, wyposażonej w emitor o wysokości 5 m. Ponadto zobowiązano inwestora do wyposażenia stacji paliw płynnych w instalacje, urządzenia i systemy zabezpieczające przed emisją do powietrza atmosferycznego par produktów naftowych.

Realizacja inwestycji nie jest związana z bezpośrednim zajęciem powierzchni obszarów chronionych w myśl ustawy o ochronie przyrody. Również lokalizacja lotniska wraz z 500-metrową strefą buforową wokół granic zabudowy nie graniczy z obszarami Natura 2000 oraz Parkami Narodowymi, jak również nie ingeruje w krajowe korytarze ekologiczne.

W Strefie Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych, rozumianym jako obszar o promieniu 13 km wokół lotniska mierzony od punktu referencyjnego lotniska, znajduje się 7 form ochrony przyrody. Dodatkowo w oparciu o publikacje traktujące o kolizjach z ptakami, zaproponowano podział stref ryzyka wokół portu lotniczego i wyróżniono Strefę Otoczenia Lotniska SOL stanowiącą 5 km bufor wokół lotniska, Strefę Podejścia SP w kształcie trapezu stanowiącego przedłużenie pasa startowego na odległość 6 km oraz Strefę Bezpośredniego Zagrożenia SBZ będącą obszarem w kształcie trapezu będący przedłużeniem pasa strefy SP. Z uwagi na brak znaczącego negatywnego wpływu na formy ochrony przyrody, z wyłączeniem obszarów Natura 2000 i Parków Narodowych, autorzy raportu nie zalecają żadnych środków minimalizujących.

Na potrzeby raportu oddziaływania na środowisko wykonano prace terenowe. Pod kątem siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, prace prowadzono w sezonie wegetacyjnym 2012r. Kartowanie wykonano metodą marszrutową, dokonano również identyfikacji siedlisk na podstawie gatunków wskaźnikowych, poprzez kwalifikowanie jednostek fitosocjologicznych do zespołów. W wyniku inwentaryzacji przyrodniczej, obecność tych cennych siedlisk odnotowano jedynie w 500-metrowej strefie buforowej wokół terenu wnioskowanego pod lokalizację lotniska, stwierdzono występowanie płata priorytetowego siedliska przyrodniczego o kodzie 91E0-3 Łęg olszowo-jesionowy Fraxino-Alnetum. Siedlisko te o powierzchni ok. 0,7 ha zlokalizowane jest z całości poza strefą zabudowy. Całkowite zniszczenie odnosi się jedynie do siedlisk przyrodniczych i zbiorowisk roślinnych zlokalizowanych w strefie zabudowy inwestycji, jednak ww. siedlisko przyrodnicze ulegnie zniszczeniu na skutek prac związanych z wycinką drzew i krzewów w strefie buforowej. Mając jednak na uwadze jego zły stan zachowania - odznacza się niewielkim stopniem naturalności, z drzewostanem o jednowarstwowej strukturze, oraz niewielką powierzchnią – ok. 0,7 ha, jego utrata nie spowoduje istotnego zmniejszenia zasobów tego typu siedliska w regionie. Co więcej przedmiotowy płat zlokalizowany jest poza granicami obszarów Natura 2000.

Na skutek wykonanych badań stwierdzono również obecność 8 gatunków roślin naczyniowych na 29 stanowiskach, w tym 3 gatunki objęte ochroną ścisłą na 4 stanowiskach (z czego 2 gatunki występują w strefie zabudowy na 3 stanowiskach), 6 gatunków mszaków na 22 stanowiskach nie objętych ochroną ścisłą, 7 gatunków porostów na 15 stanowiskach, w tym 5 gatunków objętych ochroną ścisłą na 12 stanowiskach (z czego 8 stanowisk 3 gatunków objętych ochroną ścisłą zlokalizowanych w strefie zabudowy) oraz 4 gatunki grzybów na 6 stanowiskach nie objętych ochroną ścisłą. Łącznie w strefie zabudowy spośród gatunków objętych ochroną ścisłą odnotowano 2 gatunki roślin naczyniowych na 3 stanowiskach oraz 3 gatunki porostów na 8 stanowiskach. Z uwagi na fakt, iż właściwy zakres prac ograniczy się w zasadzie do terenu zabudowy, a wszelkie prace będą prowadzone pod nadzorem specjalisty przyrodnika weryfikującego ich wykonywanie w sposób najmniej szkodliwy dla środowiska przyrodniczego i odpowiedzialnego za występowanie o decyzje zezwalające na przenoszenie stanowisk zagrożonych pracami chronionych gatunków, a także mając na uwadze liczebność zniszczonych/naruszonych stanowisk względem lokalnej populacji, oddziaływanie to nie będzie znaczące.

Badania entomofauny polegały głównie na wykonywaniu bezpośrednich obserwacji tj. stwierdzenia obecności osobników lub ich różnych stadiów rozwojowych, jak też ich śladów. Zarówno w strefie buforowej, jak i w strefie zabudowy, odnotowano jedynie biegacza granulowanego – 5 osobników podczas 3 obserwacji na 2 siedliskach oraz liczne występowanie trzmieli. Biegacze są pospolitymi gatunkami, o stabilnej populacji, zasiedlającymi zróżnicowane typy siedlisk oraz posiadającymi dużą zdolność adaptacji, co pozwala na występowanie zarówno w suboptymalnych siedliskach naturalnych jak i w siedliskach zmienionych przez człowieka. Nawet częściowy ubytek siedlisk i lokalnych

populacji tego gatunku na skutek zajęcia terenu pod inwestycję, nie niesie ryzyka znacząco negatywnego wpływu na stan lokalnej populacji tych bezkręgowców, zwłaszcza że mają one sprzyjające siedliska w rejonie inwestycji poza obszarem zabudowy. Także w odniesieniu do trzmieli, ewentualny lokalny ubytek nie wpłynie na stan populacji trzmieli w regionie. Realizacja inwestycji nie wiąże się z utratą siedlisk chronionych gatunków bezkręgowców z załącznika II i IV Dyrektywy Siedliskowej.

Przeprowadzone na potrzeby oceny oddziaływania na środowisko obserwacje bezpośrednie płazów połączone z nasłuchami, wykorzystaniem płotków oraz metody transektowej pozwoliły na stwierdzenie lokalizacji miejsc rozrodu oraz szlaków ich przemieszczania się. Odnotowano 11 gatunków płazów, w tym 2 z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej, przy czym zagęszczenie zbiorników rozrodczych płazów na badanym obszarze jest stosunkowo niskie, gdyż stwierdzono tutaj obecność 14 siedlisk rozrodczych płazów, z których połowa zlokalizowana jest na obrzeżach lub poza terenem 500-metrowej strefy buforowej inwestycji. Trzy zbiorniki wodne położone są całkowicie w strefie zabudowy, przy czym dwa z nich zasiedla 6 gatunków, a jeden-tylko 1 gatunek. Najczęściej występującym gatunkiem z załącznika IV Dyrektywy Siedliskowej na tym obszarze jest żaba moczarowa, jednak w większości zbiorników występuje też rzekotka drzewna i grzebiuszka ziemna.

W mniej niż połowie zbiorników stwierdzono ropuchę zieloną, a najrzadszymi gatunkami są kumak nizinny, ropucha paskówka i traszka grzebieniasta. W odniesieniu do gadów, w badanej strefie zabudowy i jej 500-metrowej strefie buforowej nie stwierdzono obecności gadów, dwa gatunki odnotowano poza analizowanym obszarem.

Przedmiotowa inwestycja może generować oddziaływanie bezpośrednie w postaci utraty siedlisk wodnych płazów wskutek zajęcia terenu, poprzez przypadkowe zranienie i zabicie osobników oraz ograniczenie swobodnej migracji i przerwanie lokalnych tras. Powyższe oddziaływania wystąpią jednak przede wszystkim na terenie zabudowy, określane są jako wpływ potencjalnie istotny jednak możliwy do zminimalizowania poprzez odłowienie przed rozpoczęciem prac i przesiedlenie płazów w siedliska zastępcze oraz zabezpieczenie terenu prac budowlanych przed dostaniem się herpetofauny. Dzięki zapewnieniu płazom wystarczającej liczby zbiorników zastępczych utworzonych przed przystąpieniem do prac związanych z naruszeniem ich miejsc lęgowych na skutek realizacji inwestycji, nie ucierpią one w dłuższej perspektywie czasu i odbudują swoje populacje. Zwłaszcza że prace związane z ustalaniem lokalizacji zbiorników zastępczych oraz przenoszeniem płazów będą odbywały się pod nadzorem eksperta – herpetologa, co znacznie przyczyni się do odpowiedniego ich wykonania. W przeciwieństwie do większości gatunków płazów, oddziaływanie na rzekotkę drzewną odnosi się do efektu barierowego związanego z przerwaniem lokalnych tras migracji lub ograniczeniem swobodnego przemieszczania się w obrębie zajmowanych siedlisk. Minimalizacja powyższego polegać będzie na wykonaniu w odpowiedniej lokalizacji siedlisk zastępczych, których właściwe usytuowanie i wykonanie zapewni udział specjalisty.

Co więcej, harmonogram prac budowlanych ustalony zostanie w sposób nie kolidujący z okresem migracji płazów i tarła ryb. Niemniej jednak, w przypadku gdyby budowa lotniska miała się rozpocząć w newralgicznym okresie dla migracji płazów oraz tarła ryb, w pierwszej kolejności będą realizowane te roboty budowlane, które nie będą kolidowały, przy jednoczesnym wykonaniu odpowiednich zabezpieczeń.

Na podstawie obserwacji bezpośrednich i odnalezionych tropów, stwierdzono wyraźne szlaki migracyjne o różnym stopniu użytkowania – 5 szlaków migracji w tym 1 główny. Szlak główny przebiega w kierunku północ-południe poprzez kompleksy leśne na wschód od msc. Tylwica i związany jest z ostojami ssaków w lasach i żerowiskami na polach graniczących z tymi lasami. Pozostałe lokalne szlaki łączą wspomniane kompleksy leśne z dużym korytarzem przebiegającym na wschodzie i łączącym Puszcza Knyszyńską z Puszcza

Białowieską. Etap budowy wiąże się z utratą siedlisk – głównie miejsc żerowania i ewentualnych miejsc rozrodu i ukrycia, a także emitowanym hałasem.

Przeprowadzone badania ssaków wykazały, że teren planowanej inwestycji nie jest miejscem występowania cennych i rzadkich gatunków małych ssaków, zaś w odniesieniu do średnich i dużych ssaków, oprócz bytujących zajęcy, lisów, saren, dzików i jeleni odnotowano także łosie oraz wilki (gatunek wyszczególniony w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej). Przedstawiona lokalizacja nie ingeruje w ważne krajowe korytarze ekologiczne, jednak jak już wspomniano od wschodu sąsiaduje ze szlakiem migracyjnym dużych ssaków (dzik, jeleń, łoś), stanowiącym krajowy korytarz ekologiczny między dużymi kompleksami leśnymi. Nie stwierdzono głównego kierunku przemieszczania się wilków. Zinwentaryzowane gatunki są bardzo pospolite, a łoś i wilk przebywają jedynie czasowo, dlatego też oddziaływanie oceniono jako nieistotne. Podobnie podczas eksploatacji lotniska, z uwagi na fakt, iż zastosowane działania minimalizujące uniemożliwią zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego, a także świadomość iż pogorszenie warunków bytowania poprzez płoszenie i utrudnienie przemieszczania się między kryjówkami dotyczyć będzie gatunków powszechnych (zaś w odniesieniu do wilka obserwowane osobniki jedynie przemieszczały się gdyż gatunek ten nie znajduje w tym terenie odpowiednich biotopów do osiedlenia się), uznano wpływ funkcjonującego portu lotniczego jako nieistotny.

W odniesieniu do nietoperzy, inwentaryzacja przyrodnicza wykazała występowanie 5 gatunków nietoperzy: nocek rudy, mroczek późny, borowiec wielki, karlik większy, karlik malutki, z których żaden nie został wyszczególniony w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Zarejestrowane osobniki związane były głównie z żerowaniem i przelotami z kryjówek na żerowiska, a w okresie wiosennym i jesiennym – również związane z migracją z i na zimowiska. Aktywność wszystkich gatunków nietoperzy była stosunkowo niska podczas całego analizowanego okresu, a stwierdzone występowanie nietoperzy w okresie wiosenno-letnim oraz weryfikowane pod kątem występowania zimowisk nietoperzy piwnice nie odnosiło się do strefy zabudowy. Zinwentaryzowane kolonie rozrodcze dotyczyły głównie mroczka późnego – 3 kolonie z 4 stwierdzonych, przy czym największa liczyła 30 osobników. Obserwowano także wylatujące osobniki nietoperzy ze schronień letnich wskazane jako gacki brunatne.

Oddziaływanie bezpośrednie na skutek utraty siedlisk nie zagraża koloniom rozrodczym ani zimowiskom, gdyż jak już wspomniano występują one poza strefą zabudowy, czynniki takie jak hałas i oświetlenie mogłyby teoretycznie mieć wpływ na hibernujące nietoperze oraz miejsca rozrodcze, jednak niejednokrotne występowanie kolonii rozrodczych w oświetlonych świątyniach oraz przy ruchliwych ulicach sprawia że oddziaływanie to nie będzie odgrywać istotnej roli. Takie czynniki jak dewastacja miejscy wykorzystywanych przez nietoperze oraz płoszenie osobników nie będzie miało miejsca. Realizacja zamierzenia może natomiast przyczynić się do częściowej utraty żerowisk i kryjówek letnich z uwagi na zajęcie terenu pod inwestycję. Niemniej jednak nie są to tereny kluczowe do zachowania regionalnych populacji nietoperzy. Co więcej, w sąsiedztwie występują tereny o podobnej strukturze, które mogą być wykorzystywane przez nietoperze. Również prawdopodobieństwo występowania kolizji z pojazdami na etapie budowy i z samolotami jest znikome. Możliwe jest jego zminimalizowanie na etapie budowy poprzez zastosowanie żółtego światła, które w mniejszym stopniu przywabia owady. Analizując przeprowadzone dotychczas badania wpływu hałasu lotniczego na nietoperze, wskazano że czynnik ten nie będzie miał wpływu na funkcjonowanie chiropterofauny. Literatura podaje, że nie wykazano statystycznej różnicy w aktywności nietoperzy w trakcie i po przelotach w porównaniu do aktywności nietoperzy przed ruchem lotniczego. Rozważano również negatywny wpływ urządzeń lotniskowych, np. radarów, jednak pracują one w innych częstotliwościach, głównie infradźwiękach, czego

nietoperze nie rejestrują. Również mało prawdopodobne jest, aby częstotliwości audio zaburzały echolokację.

Dla ochrony populacji ssaków niezbędne jest zachowanie łączności między obszarami Natura 2000. Populacje związane z obszarami leśnymi objętymi ochroną w ramach sieci Natura 2000 zależne są od utrzymania powiązań pomiędzy nimi - dotyczy to takich gatunków jak wilk, ryś i żubr, a ograniczenie tras łączności może nastąpić poprzez przecięcie szlaków przemieszczania się, płoszenie połączone z ryzykiem przypadkowego zabijania zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Inną grupę stanowią ssaki związane z ciekami wodnymi – bóbr i wydra, których populacje mają charakter dość ciągły. W przypadku nietoperzy, jak już wcześniej wspomniano, nie stwierdza się ryzyka istotnego oddziaływania ze względu na znaczne oddalenie od obszarów Natura 2000. Spośród ssaków stwierdzonych podczas badań i stanowiących przedmiot ochrony pobliskich obszarów Natura 2000, jedynie wilk jest gatunkiem o znaczeniu priorytetowym, pozostałe: zające, lisy, sarny, dziki, jelenie i łosie to gatunki powszechne i nie wyszczególnione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Uniemożliwienie wędrówek wewnątrz populacji może co prawda w skrajnych przypadkach spowodować jej wyginięcie, a hałas i płoszenie mogą ograniczać przemieszczanie się tych zwierząt, niemniej jednak w przypadku wilka chodzi o gatunki przechodnie, gdyż nie znajduje on na analizowanym terenie odpowiednich biotopów do osiedlania się. Co więcej, ocenia się że wilki mają zdolność do adaptacji do warunków hałasowych i są płoszone w najmniejszym stopniu w porównaniu do pozostałych dużych ssaków.

Badania nad występowaniem awifauny były prowadzone w okresie rocznym w różnych strefach bezpieczeństwa lotniska, o łącznym obszarze o promieniu 13 km wokół lotniska mierzonym od przybliżonej lokalizacji środka pasa drogi startowej planowanego lotniska. Posiłkując się danymi światowymi o kolizjach wskazującymi, że ok. 85% kolizji zachodzi na pułapach poniżej 300 m n.p.z., czyli w odległościach do 6 km od lotniska oraz że liczba i znaczenie kolizji rośnie na pułapach powyżej 150 m n.p.z, przyjęto m.in. optymalną lokalizację punktów położonych pomiędzy 3 a 6 km od początku pasa drogi startowej projektowanego lotniska. Szczególną uwagę zwrócono na gatunki wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, umieszczone w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt oraz gatunki wysokiego ryzyka. Przeprowadzona całoroczna inwentaryzacja awifauny miała na celu wskazanie miejsc populacji lęgowych i pozalęgowych ptaków oraz określenie tras i pułapów ich przelotów w rejonie rozpatrywanych lokalizacji. Uzyskane informacje posłużyły m.in. do określenia wpływu inwestycji na ptaki obszaru lotniska i jego otoczenia, a także na zasiedlające obszary chronione, a także były podstawą do oszacowania parametru związanego z ryzykiem kolizji.

Podczas inwentaryzacji stwierdzono łącznie 192 gatunki ptaków, przy czym 49 gatunków wymienionych w załączniku I Dyrektywy Ptasiej oraz 29 gatunków wskazanych w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt. Liczenia z punktów wskazały na wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez 121 gatunków awifauny. Największe odnotowane łączne liczebności dotyczyły okresu jesiennego, przy czym szpak był gatunkiem dominującym, zaś największe odnotowane liczby gatunków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej dotyczyły okresu wiosennego i wskazywały na gatunki bociana białego i żurawia.

Spośród gatunków wyszczególnionych w załączniku I Dyrektywy Ptasiej, podczas obserwacji z punktów odnotowano występowanie bataliona *Philomachus pugnax*, bąka *Botaurus stellaris*, bielika *Haliaeetus albicilla*, błotniaka zbożowego *Circus cyaneus*, kani czarnej *Milvus migrans*, orlika krzykliwego *Aquila pomarina*, rybołowa *Pandion haliaetus*, siewki złotej *Pluvialis apricaria*, błotniaka łąkowego *Circus pygargus*, błotniaka stawowego *Circus aeruginosus*, błotniaka stepowego *Circus macrourus*, bociana białego *Ciconia ciconia*, bociana czarnego *Ciconia nigra*, czapli białej *Egretta alba*, derkacza *Crex crex*, dzięcioła czarnego *Dryocopus martius*, dzięcioła średniego *Dendrocopos medius*, gąsiorka *Lanius*

collurio, lerki *Lullula arborea*, łabędzia krzykliwego *Cygnus cygnus*, rybitwy rzecznej *Sterna hirundo*, trzmielojada *Pernis apivorus* i żurawia *Grus grus*. W większych liczebnościach (udział od ok. 5% liczebności gatunku w stosunku do liczebności wszystkich gatunków) stwierdzono występowanie 4 gatunków ptaków: szpak *Sturnus vulgaris* – ok. 42%, jaskółka dymówka *Hirundo rustica* – ok. 9%, grzywacz i czajka *Vanellus vanellus* - ok. 7%, jednak gatunki te nie są wpisane do ww. Załącznika. Gatunki cenne, ze względu na niewielkie populacje stanowią nieznaczny odsetek zarówno pod względem stwierdzeń, jak i liczby osobników stwierdzonych w trakcie monitoringu. Nie zbudują zatem znacznej liczby stwierdzeń i liczby osobników w podsumowaniu wszystkich danych. W związku z tym, jakkolwiek kolizje lotnicze z ptakami są rzadkie, to gdy występują ze statystycznego punktu widzenia dotyczą gatunków rozpowszechnionych i licznych.

W strefie SBOL (promień 13 km) zlokalizowane są 3 obszary Natura 2000 mające na celu ochronę awifauny: Dolina Górnej Narwi PLB200007, Puszcza Knyszyńska PLB200003 i Puszcza Białowieska PLC200004. Liczba gatunków migrujących będących przedmiotami ochrony ww. obszarów wynosi odpowiednio 10, 3 i 18, łącznie zaś, uwzględniając powtarzalność gatunku, jest to grupa 28 gatunków. Podczas obserwacji z punktów odnotowano z tej grupy 13 oznaczonych gatunków: cyraneczka, czajka, drożdżik, dudek, gęś białoczelna, krogulec, kszyc, orzechówka, rycyk, rożeniec, samotnik, siniak, słowik szary, przy czym największa wartość liczebności dotyczy gęsi białoczelnej. Z kolei w obserwacjach z punktów obserwacyjnych na transektach w sezonie lęgowym zanotowano spośród ww. gatunków migrujących tylko 4 gatunki: dudek, krogulec, kszyc, słowik szary, a każdy z nich w liczebności łącznej dla stwierdzeń poniżej 100 osobników.

W odniesieniu do stanowisk lęgowych, na terenie badań występowały miejsca rozrodu łącznie 32 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, z kolei obserwacje w sezonie lęgowym z punktów na transektach dotyczyły stanowisk 11 gatunków ptaków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej: orlik krzykliwy, błotniak zbożowy, błotniak łąkowy, bocian biały, derkacz, żuraw, bielik, gąsiorek, lerka, trzmielojad, siewka złota. W strefie zabudowy odnotowano 7 zinwentaryzowanych stanowisk 3 gatunków ptaków z ww. Załącznika – stwierdzono po 1 stanowisku lęgowym derkacza i ortolana oraz 5 stanowisk lęgowych gąsiorka, przy czym dla derkacza określono kategorię gniazdowanie prawdopodobne, a dla pozostałych gatunków – gniazdowanie pewne. W zasięgu wyróżnianych stref bezpieczeństwa planowanego lotniska: SOL, SBZ, SP znajduje się 1 obszar Natura 2000 Puszcza Knyszyńska występujący w każdej ze stref. W strefach tych zinwentaryzowano 7 gatunków dla których ochrony powołano ten obszar (derkacz, dubelt, dzięcioł czarny, gąsiorek, jarząbek, orlik krzykliwy, żuraw), przy czym największe liczby stanowisk lęgowych uzyskiwał derkacz.

Spośród kolonii lęgowych, wzięto pod uwagę rozległy zasięg strefy SBOL, przy czym zasadniczo jedynymi licznymi koloniami istotnymi z punktu widzenia funkcjonowania portu lotniczego były kolonie gawrona *Corvus frugilegus* dochodzące do 210 par. Kolonie pozostałych gatunków położone są w znacznych odległościach od lokalizacji lotniska i prowadzone operacje lotnicze w obrębie portu lotniczego nie będą wpływały bezpośrednio na funkcjonowanie tych kolonii. Odnotowane kolonie w strefie SBOL dotyczą obserwacji 20 par rybitwy czarnej *Chlidonias niger* oraz 500 par rybitwy białoskrzydłej *Chlidonias leucopterus*, gatunków stanowiących przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Narwi. Awifauna pozalęgowa dotyczy przede wszystkim występowania gatunków odbywających migrację oraz zimujących. Stosunkowo dużą liczbę stwierdzeń odnotowano wiosną w stosunku do żurawia-127 i bociana białego-261, jesienią w odniesieniu do łabędzia krzykliwego-52, żurawia-44 i błotniaka stawowego-46, zimą zaś do bielika-8 i lerki-3.

Roczne badania z punktów obserwacyjnych wykazały, że zaledwie ok. 4% odnotowanych ptaków przelatywało nad obszarem monitoringu na wysokości ponad 300 m, największa wartość – ok. 40% dotyczyła pułapu przelotu w kategorii ziemia, zaś dla kategorii

pułapu do 100 m udział obserwowanych ptaków wyniósł ok. 39%. Analizując pułapy przelotów odnoszono się przede wszystkim do dużych (np. bociany, orły, gęsi) i średnich gatunków ptaków (np. gawrony, kawki), gdyż są to grupy ptaków potencjalnie mogące w największy sposób oddziaływać na ruch lotniczy i jednocześnie są najbardziej narażone na negatywne oddziaływanie funkcjonującego lotniska.

Samoloty zgodnie z procedurami startu i lądowania nie mogą dowolnie przemieszczać się w strefie SBOL - będą się przemieszczały od punktu FAP po linii prostej na określonych pułapach nad strefami SBZ i SP. Tym samym nie będą przelatywać nad obszarem Puszczy Knyszyńskiej na niskich pułapach na północ od ścieżki podejścia i od ścieżki schodzenia. Potencjalny wpływ na awifaunę może mieć miejsce w strefie lotniska i w obszarze prowadzenia operacji lotniczych na określonych pułapach lotu, w odniesieniu do specyficznych grup, gatunków ptaków. Ze względu na układ trasy podejścia, najistotniejszy jest udział obszarów chronionych w strefie SP i SBZ, z kolei w strefie SBOL możliwość oddziaływania ze względu na brak operacji lotniczych nie będzie miała miejsca. Strefy te ingerują jedynie w obszar Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, przy czym udział obszaru Natura 2000 w strefie SBZ wynosi 20%, a w strefie SP-3,7%. Wraz ze wzrostem stopnia zachodzenia obszarów Natura 2000 mających na celu ochronę awifauny, zwiększa się potencjalny niekorzystny wpływ na awifaunę, a tym samym na gatunki będące przedmiotami ochrony tych obszarów i w konsekwencji na integralność tego obszaru. Jest to uwarunkowane bliskością planowanego lotniska i pułapami lecących (startujących i lądujących) samolotów, które zmniejszają się w kierunku planowanego portu lotniczego. Najniższe pułapy – do 300 m. n.p.z. statki będą osiągały w strefie SP, stąd potencjalnie należałoby w tym obszarze oczekiwać większego negatywnego oddziaływania na ptaki niż np. w obszarze SBZ, gdzie np. lądujące samoloty będą już na pułapach pomiędzy 300 a 500m.

Realizacja przedsięwzięcia potencjalnie może skutkować szeregiem oddziaływań, zarówno na etapie jej realizacji jak i eksploatacji. Nastąpi zajęcie określonej wielkości terenu przewidywanego pod założenie lotniska, czego konsekwencją będzie całkowita utrata/zniszczenie siedlisk awifauny w strefie zabudowy i ewentualnie w jej pobliżu.

W przypadku niektórych gatunków, posiadających przestrzennie rozdzielone miejsca np. żerowania oraz gniazdowania, zniszczenie jednego komponentu siedliska powoduje konieczność wycofania się na inne obszary. Przykładowo zniszczenie podstawowego żerowiska orlika krzykliwego może zmusić go do opuszczenia swojego rewiru ze względu na brak możliwości wykarmienia młodych. Pogorszeniu może też ulec jakość bytowania ptaków z uwagi na natężenie hałasu mogącego płoszyć oraz działać stresogennie. Szczególnej uwagi wymagają tu ptaki szponiaste, z uwagi na znaczne rozmiary ciała i duży ciężar, wykorzystywanie przestrzeni powietrznej w sposób zwiększający ryzyko kolizji, brak reakcji ucieczki na widok samolotu najprawdopodobniej ze względu na brak naturalnych wrogów oraz antropofobię. Dodatkowo zwiększenie ruchu kołowego na terenie zabudowy może skutkować incydentami zabijania zwłaszcza podlotów opuszczających gniazda oraz gatunków przemieszczających się nisko nad ziemią, jednak nawet w przypadku ich występowania, z uwagi na sporadyczność zjawiska uznaje się za nieistotny. Jako oddziaływanie pośrednie niewykluczony jest ujemny wpływ zmiany stosunków wodnych (osuszanie terenu) powodującej zubożenie żerowisk i pozbawienie miejsc rozrodu, a także płoszenie ptaków siedzących na gniazdach. Niekontrolowane wycieki, w tym substancji ropopochodnych oraz stworzone pułapki ekologiczne z uwagi na zachowanie właściwego stanu technicznego maszyn oraz obecność nadzoru przyrodniczego czuwającego nad właściwym wykonaniem prac sprawia, że oddziaływania te nie wymagają dogłębnej analizy.

Raport wykazał, że na etapie realizacji inwestycja oddziaływać będzie na 5 gatunków ptaków poprzez zniszczenie co najmniej 4 gniazd bociana białego, zniszczenie siedliska 1 pary derkacza i 1 pary żurawia, siedlisk żerowania orlika krzykliwego i bociana białego

oraz części żerowisk błotniaków: stawowego i łąkowego. Z kolei podczas eksploatacji trzeba się liczyć z ewentualnym negatywnym oddziaływaniem poprzez emitowany hałas i pojawienie się statku powietrznego na osobniki występujące na obszarze SP i SBZ - 9 gatunków: orlik krzykliwy, jarząbek, bocian biały, błotniak stawowy, derkacz, dzięcioł czarny, dubelt, trzmiełojad, żuraw oraz pogorszenie jakości siedlisk 3 z ww. wymienionych – orlika, bociana i dubelta.

Jak już wspomniano, najbardziej zauważalnym oddziaływaniem funkcjonującego lotniska jest wpływ wynikający z ruchu samolotów i związany z nim hałas, przy czym jest ono uzależnione od rodzaju statku, charakterystyki lotu oraz rodzaju emitowanego hałasu. Znacznie częstsze są efekty płoszenia przez śmigłowce niż inne statki powietrzne, z kolei w odniesieniu do ptaków różna jest reakcja osobników lęgowych, inna zaś w okresie migracji. Dodatkowo uzależniona jest od gatunku.

Przedstawione w raporcie analizy odnośnie ptaków wróblowych i siedlisk leśnych wskazują na znikomy lub przynajmniej niepotwierdzony negatywny wpływ nieciągłego hałasu poniżej 60dB na zagęszczenia i zachowania ptaków. Brak lub słabe reakcje związane z przelotami statków powietrznych związane są także z krótkim czasem ekspozycji na najsilniejszy hałas – przelot samolotu nad miejscem gniazdowania trwa bardzo krótko co przekłada się na niski poziom reakcji. W odniesieniu do siewkowych (w tym rybitw i mew) stwierdzono że gatunki te nie występują zasadniczo w licznych koloniach na analizowanym terenie. Najbliższe występują w dolinach Biebrzy i Narwi, w strefie gdzie nie przewiduje się wpływu ruchu lotniczego. Ponadto część gatunków rybitw i mew bardzo szybko przyzwyczajają się do intensywnego ruchu lotniczego ignorując przelatujące nisko samoloty a nawet śmigłowce. Reakcja ptaków szponiastych na przelatujące samoloty jest zróżnicowana, obejmuje również ataki. Występowanie gatunków szponiastych, głównie myszołowów, związane jest przede wszystkim z dostępnością otwartych, dużych obszarów trawiastych, często wykaszanych, stanowiących źródło bogatej bazy pokarmowej i miejsca odpoczynku, a stwierdzana obecność myszołowów na i w okolicach lotnisk świadczy też o marginalnym znaczeniu hałasu przy zdobywaniu pokarmu. Badania przywoływane w raporcie odnośnie reakcji szponiastych na przelatujące samoloty, wskazują na reakcje ptaków w postaci podniesienia głowy w okresie lęgowym gdy dystans wynosił mniej niż 300 m (przy czym zdarzało się nawet że ptaki nie reagowały na przelot bliższy niż 100 m do gniazda), natomiast przeloty powyżej 500 m były zupełnie ignorowane. Istotnym jest tu fakt, iż na terenie zabudowy i w strefie buforowej nie występują gniazda gatunków ptaków dla których ustala się strefy ochrony (powołane strefy nie ograniczają zatem w żaden sposób możliwości prowadzenia prac związanych z budową i eksploatacją lotniska), a najbliższe gniazdo orlika krzykliwego zlokalizowane jest w odległości ok. 2,5 km od granic zamierzenia. Reakcja orlika krzykliwego na funkcjonowanie lotniska będzie podobna do reakcji innych przebadanych dużych gatunków ptaków szponiastych, a grupa ta w bardzo ograniczony sposób reaguje na wysoki hałas, jak i na obecność blisko przelatujących samolotów. Analizując rozmieszczenie gniazd orlika oraz zakładane reakcje tych ptaków na przelatujące samoloty, nie ma podstaw do stwierdzenia, że ptaki te opuszczą swoje rewiry. Analiza wpływu hałasu na sowy wymaga uwzględnienia włośchatki, sóweczki i puchacza – sów będących przedmiotami ochrony w pobliskich obszarach Natura 2000, niemniej jednak nie wykazano ich obecności w strefach SP i SBZ. Również nawiązując do czapli i kormoranów – nie wykazano znaczącego negatywnego oddziaływania na te ptaki, zwłaszcza że w pobliżu planowanego lotniska nie występują duże ich kolonie. Co do blaszkodziobych, ich reakcje warunkuje m.in. okres fenologiczny. Generalnie dla stad gęsi w okresie pozalęgowym dystans ucieczki jest znacząco większy niż w przypadku pozostałych grup ptaków, a stada ptaków zrywają się do lotu nawet w przypadku przelotu statków powietrznych na pułapach powyżej 500 m. Dodatkowo, przeloty mogą powodować

rozpraszanie ptaków i w efekcie wielkości stad. Niemniej jednak należy przypuszczać, że z uwagi na miejsca koncentracji migrujących gęsi w rejonie dolin Biebrzy i Narwi, ze względu na krótki czas przebywania największych koncentracji ptaków na omawianym terenie efekt przyzwyczajania się do ruchów statków powietrznych nie wystąpi. Badania nad gęsiami wskazują na minimalne bezpieczne dla ptaków pułapy przelotu statków powietrznych nad miejscami koncentracji ptaków wodnych. Dopiero przeloty na pułapie 500-1000 nie będą powodować istotnego płoszenia i podrywania się stad ptaków.

Należy podkreślić, że o ile w zasięgu hałasu nieprzekraczającego 45 dB znajdują się 42 stanowiska cennych gatunków ptaków (dominuje bocian biały, gąsiorek, ortolan i jarzębatka), to rozpatrując obręb izofony 55 dB są to już tylko 4 stanowiska. W strefie modelowanych izofon 45 i 55dB wokół przedsięwzięcia, nie są zlokalizowane gniazda orlika. Nie bez znaczenia jest fakt, iż wyniki badania hałasu tła wykazują, że charakteryzuje się ono stosunkowo wysokimi wartościami. Nie należy się spodziewać istotnego wpływu hałasu nieciąglego, związanego z operacjami lotniczymi, a dodatkowo liczba stanowisk gatunków cennych w zasięgu tego hałasu jest marginalna. Dlatego też negatywne oddziaływanie hałasu związanego z operacjami lotniczymi należy uznać za nieistotne.

Jak już wspomniano, sama obecność statku powietrznego związana jest z jego pułapem, wielkością i sposobem lotu. Przy określaniu minimalnego pułapu lotów (którego wyłączenie ustanowienie nie gwarantuje niepłoszenia ptaków), konieczne jest uwzględnienie odległości od granic obszaru stanowiącej odległość podobną do minimalnego pułapu. Postulowane bezpieczne pułapy przelotu statków powietrznych powinny przede wszystkim odnosić się do specyficznych okresów w roku. Powyższe zostało określone jako działania ograniczające negatywny wpływ na ptaki, również w odniesieniu do kolonii gniazdowych rybitwy białoskrzydłej. Co więcej, wykazano, że dla pułapów i czasu przelotów nad obszarem inwestycji nie będzie istotnego negatywnego oddziaływania na gatunki szponiaste, a ewentualne negatywne oddziaływanie spowodowane relacją szponiaste-lotnictwo dotyczyłoby jedynie lotów małych statków powietrznych na niskich pułapach – 150 m i poniżej nad gniazdami szponiastych, ale również np. rybitw. Dlatego też zaproponowano wprowadzenie określonych minimalnych pułapów w okresie lęgowym nad obszarami Natura 2000.

Oprócz emisji hałasu samoloty mogą generować zwiększoną śmiertelność ptaków na skutek ich kolizji z maszynami. Autorzy raportu przytoczyli, że dostępne dane świadczą o znacznej większości kolizji statków powietrznych z ptakami na niskich pułapach, w odniesieniu do fazy startu i lądowania samolotów. W przybliżeniu 85% kolizji ma miejsce do ok. 300m nad ziemią, a kolejne 10% zachodzi na pułapach do 500m. Dlatego też przy lotach pasażerskich problem kolizyjności dotyczy głównie obszaru samego lotniska i jego najbliższego sąsiedztwa. Wszelkie dostępne dane o szacunkowej liczbie ptaków ginących w wyniku kolizji ze statkami powietrznymi wskazują na nieistotne znaczenie tego zjawiska na poziomie populacji, przy czym znaczna większość ofiar kolizji dotyczy najpospolitszych ptaków z takich grup jak wróblowe, blaszkodziobe, mewy, szponiaste oraz gołębie, i to z gatunków występujących najliczniej w pobliżu lotnisk. Przy założeniu, że mając do czynienia z gatunkami rzadkimi, których udział liczebny jest niewielki w stosunku do gatunków pospolitych oraz fakt, że siedliska gatunków rzadkich leżą poza strefą lotniska należy uznać że ewentualne negatywne oddziaływanie na rzadsze gatunki jest znikome. Jak wynika z raportu, kolizje samolotów z ptakami w 2011r. należy szacować na 600-800 ptaków, przy czym większość dotyczy jaskółek, jerzyków, mew i gołębi. Nie są to liczebności mogące w jakikolwiek sposób naruszyć populację lęgowe lub migrujące tych gatunków. Rozpatrując osobno gatunki cenne, trzeba dodać że w ostatnich latach odnotowano 3 kolizje z bocianem białym, a przy wielkości krajowej osiągającej ok. 52 tys. par, strata ta nie ma znaczenia dla zachowania populacji.

Autorzy raportu ze znacznym naciskiem przeanalizowali pięć gatunków ptaków, które wybrano ze względu na ich wielkość i sposób wykorzystywania przestrzeni powietrznej - stąd też wynika wyższy stopień zagrożenia związany z ryzykiem kolizji, oraz ze względu na ich status ochrony i rozpowszechnienie. Są to orlik krzykliwy *Aquila pomarina*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, bocian biały *Ciconia ciconia*, myszołów *Buteo buteo*, żuraw *Grus grus*.

Potencjalnie negatywny wpływ podczas realizacji głównie może dotyczyć orlika krzykliwego, z uwagi na lokalizację zamierzenia na skraju Puszczy Knyszyńskiej. We wszystkich strefach stwierdzono 20 stanowisk lęgowych orlika, z czego 5 stanowisk w sąsiedztwie lokalizacji (strefy SP i SOL). Najbliższe gniazdo zlokalizowane jest ok. 2,5 km od obszaru planowanego lotniska w strefie SOL, a najbliższe w strefie SP niecałe 4 km od końca pasa drogi startowej, gdzie podchodzący samolot będzie na wysokości ok. 220 m n.p.z. O ile same kolizje nie będą miały realnego wpływu na stan populacji, to nie można wykluczyć pogorszenia siedlisk wynikającego z płoszenia przez samoloty. Za stanowiska podatne na bezpośrednie negatywne oddziaływanie uznano wszystkie stanowiska orlika znajdujące się w strefach SP i SBZ z uwagi na pułapy przelatujących samolotów i odległość od obszaru planowanego lotniska. Orlik nie występuje w tych strefach w obszarach Natura 2000, jednak 4 pary gniazdujące w obszarze PLB Puszcza Knyszyńska, gdzie gatunek ten jest przedmiotem ochrony, mają swoje rewiry zachodzące na te strefy. Ze względu na charakter krajobrazu – duży udział pól ornych, dominacja terenów przekształconych i mały udział bagien, gatunek ten nie występuje tu tak licznie, jak w wielu innych rejonach w regionie, a tereny przewidziane pod założenie lotniska nie są podstawowym żerowiskiem tych par. Ponadto, jak już podniesiono, reakcja orlika na funkcjonowanie lotniska najprawdopodobniej będzie podobna do reakcji innych dużych ptaków szponiastych, reagujących w ograniczony sposób zarówno na wysoki hałas jak i na bardzo nisko przelatujące samoloty.

Za stanowiska błotniaka stawowego podatne na bezpośrednie negatywne oddziaływanie uznano wszystkie stanowiska znajdujące się w strefach SP i SBZ, tj. 3 pary. Ze względu na sposób żerowania - zwykle do kilku metrów nad ziemią, nie jest to jednak gatunek uważany za gatunek o dużym ryzyku kolizji ze statkami powietrznymi. Ponadto należy mieć na uwadze wyniki obserwacji wskazujące na niewielkie znaczenie hałasu krótkotrwałego na ptaki szponiaste. W odniesieniu do myszołowa, gatunek ten został wskazany jako gatunek wskaźnikowy z uwagi na znaczną liczebność na obszarze badawczym, sposób polowania i toków (ptak krąży od kilkunastu do nawet kilkuset metrów nad ziemią) oraz fakt, że jest to najliczniejszy gatunek ptaka szponiastego w skali regionu. Mimo powyższego, stwierdzona liczebność 17 stanowisk, przy liczebności krajowej 52-65 tys. par jest znikoma. Podobnie jak w przypadku orlika krzykliwego, Nizina północno-podlaska jest jednym z najważniejszych miejsc gniazdowania bociana białego w naszym kraju. Bocian uważany jest za gatunek o bardzo dużym ryzyku kolizji ze statkami powietrznymi ze względu na rozmiary ciała, ale też sposób lotu wykorzystujący prądy wznoszące ciepłego powietrza i osiągnięcie znacznych pułapów. Uwzględniając fakt, iż w ostatnich latach odnotowano 3 kolizje z bocianem białym oraz liczebność populacji, ewentualny wpływ również w odniesieniu do tego gatunku nie będzie znacząco negatywny. Co więcej, uzyskane wyniki zaprezentowanej w raporcie oceny oddziaływania na awifaunę opartej na wynikach badań terenowych i dostępnych danych wskazują, że wariant inwestorski i wariant w pobliżu msc. Kowalowce nie różnią się w istotny sposób pod kątem występowania gatunków ptaków o dużych rozmiarach ciała – orlik krzykliwy, błotniak stawowy, żuraw, myszołów. W przypadku pozostałych cennych gatunków ptaków stwierdzonych na rozpatrywanym obszarze, wpływ zamierzenia określono jako nieistotny w skali regionu/kraju ze względu na marginalną liczbę par/rewirów. Ponadto w odniesieniu do planowanej liczby operacji lotniczych, nie należy się spodziewać większej liczby kolizji

samolotów z ptakami, gdyż wskaźnik ryzyka kolizji w odniesieniu do wszystkich gatunków ptaków we wskazanej lokalizacji jest na stale niskim poziomie.

Przy ocenie potencjalnego wpływu na gatunki ptaków lęgowych stanowiących przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 uwzględniono zarówno występowanie gatunków w strefach zagrożenia – zasadne było przyjrzenie się przede wszystkim strefie podejścia SP i znacznie już mniej narażonej na oddziaływanie strefie bezpośredniego zagrożenia SBZ, a także przebieg izofon 45 i 55 dB. Obszary Natura 2000 nie znajdują się w zasięgu modelowanych izolinii, dlatego też nie należy oceniać z punktu widzenia hałasu wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 jako znaczącego. Mimo powyższego, analizując gatunki uznane za najbardziej kolizyjne skupiono się na orliku krzykliwym, ze względu na bliską odległość od obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, w którym gniazduje jedna z najliczniejszych populacji tego gatunku w kraju. Kluczową dla zerowania tych ptaków jest strefa do 3 km od gniazda, gdyż w tej odległości znajdują się podstawowe łowiska, a potencjalne zmiany w krajobrazie dotyczące tego regionu mogą mieć znaczenie dla gniazdujących par. W ww. strefach odnotowano 4 rewiry orlika krzykliwego, jednak wcześniejsze analizy wykazały nieznaczące reakcje tego gatunku na funkcjonowanie lotniska. Samoloty nie będą przelatywały nad terenami na północ od ścieżki schodzenia, a tym samym nie będą oddziaływały na populacje awifauny tego regionu – wskazano w raporcie, że podejście nie będzie realizowane na pułapie mniejszym niż 775 m n.p.z., a przy takim pułapie przelotu samoloty nie będą oddziaływały na miejsca lęgowe orlika krzykliwego i innych gatunków ptaków. Dlatego też zważywszy na lokalizację ww. gniazd w stosunku do granicy lotniska jak i pułap przelotów oraz uwzględniając reakcje szponiastych na hałas lotniczy i minimalne prawdopodobieństwo wystąpienia kolizji, należy stwierdzić że przelot samolotów nie będzie znacząco negatywnie oddziaływał na orliki krzykliwe. Co więcej, zaproponowane działania minimalizujące, w tym wprowadzenie okresowego ograniczenia minimalnego pułapu lotów, ograniczą ewentualny wpływ zarówno na orlika, jak i inne duże drapieżniki. Oddzielną kwestią są gatunki migrujące również stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 – odnotowane 2 lokalizacje skupisk ptaków wodno-błotnych. Miejsca te nie stanowiły koncentracji gęsi, a skupiały jedynie niewielkie ilości kaczek, a większe koncentracje ptaków występowały w znacznych odległościach od lokalizacji lotniska. Dodatkowo trasy przelotów stad nie przecinały stref podejścia do lądowania. Mimo powyższego, aby zminimalizować negatywny wpływ ruchu lotniczego na obszar Natura 2000 Ostoja Biebrzańska i gatunki migrujących ptaków wodno-błotnych, uznano za zasadne wprowadzenie okresowego zakazu lotów poniżej newralgicznych pułapów nad obszarami oraz w buforze wokół nich. Reasumując, przeprowadzona ocena oddziaływania wykazała, że przedmiotowa inwestycja nie kumuluje istotnego oddziaływania na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony pobliskich obszarów Natura 2000. Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia jakim jest lotnisko, nie należy spodziewać się oddziaływania skumulowanego np. z infrastrukturą liniową występującą w sąsiedztwie.

W związku z powyższym po wnikliwym przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji stwierdzono, że planowana inwestycja w wariantcie zaproponowanym przez inwestora nie będzie w znaczny sposób oddziaływać na środowisko przyrodnicze oraz formy ochrony przyrody. Należy również podkreślić, że porównując warianty inwestycji w oparciu o wyniki cząstkowe odnoszące się do aspektów środowiska naturalnego i potencjalnych kolizji statków powietrznych z ptakami oraz przeprowadzoną całościową ich analizę, wariant wskazany przez inwestora-B oraz wariant C są równorzędne. Niemniej jednak z uwagi na kwestie społeczne, wariant inwestorski został wybrany jako najmniej ingerujący w środowisko.

W celu zapobiegania i ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w niniejszej decyzji ustalono konieczność monitoringu w następującym zakresie: pomiaru

natężenia hałasu co 5 lat w okresach największego natężenia ruchu lotniczego, przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe oraz monitoringu przyrodniczego.

Analiza całości materiału dowodowego przedłożonego przez inwestora i zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, wykazała, iż na obecnym etapie nie można jednoznacznie określić wszystkich koniecznych warunków środowiskowych ponieważ nie są znane m.in.: lokalizacje poszczególnych obiektów na terenie lotniska, procedury wykonywania operacji lotniczych, dobór urządzeń oczyszczających, sposób zagospodarowania ścieków. Jako, iż szczegółowe informacje będą znane dopiero po wykonaniu projektu technicznego nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na etapie zezwolenia na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego.

Z przedłożonego w sprawie raportu jednoznacznie wynika, iż na terenie lotniska nie będą magazynowane substancje niebezpieczne w ilościach powodujących zwiększone lub duże ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w związku z tym analizowane przedsięwzięcie w myśl Rozporządzenia Ministra Gospodarki z 9 kwietnia 2002r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz. 535, ze zm.) nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Lotnisko Regionalne dla Województwa Podlaskiego z uwagi na swoją lokalizację w stosunku do granic państwa, ok. 30 km dla lokalizacji B - Topolany, nie będzie źródłem transgranicznych oddziaływań na środowisko. Na etapie budowy inwestycji, zakres prowadzonych działań i prac oraz emisje będące ich skutkiem ograniczone zostaną do terenu przedsięwzięcia. Organ nie stwierdził możliwości transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia, a tym samym nie nałożył obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko w pkt X niniejszej decyzji nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie badań poziomów hałasu na działkach z zabudową mieszkaniową znajdujących się najbliżej planowanej inwestycji.

Z raportu o oddziaływaniu na środowisko nie wynika potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wyniknąć z ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej. Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska ewentualny obszar ograniczonego użytkowania ustala się na podstawie analizy porealizacyjnej. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie są dotrzymane, zostają podjęte działania techniczne mające na celu zminimalizowanie ponadnormatywnego oddziaływania. W przypadku gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nadal nie będą mogły być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem obiektu, tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, jeśli spełnione będą warunki określone w niniejszej decyzji.

W trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla wnioskowanego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku uwagi i wnioski wnieśli: Stowarzyszenie zwykle Federacja Zielonych w Białymstoku, Stowarzyszenie Zielony Białystok, Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata, Andrzej Szum, Włodzimierz Szum, Jan Szum, Józef Szum, Igor Szum, Edward Dąbrowski, które dotyczyły następujących kwestii:

1. Przeznaczenia pod lotnisko najlepszych klasowo gruntów na terenie gminy Michałowo (przewaga klasy III i IV), które dla rolnictwa zostaną bezpowrotnie stracone. Doprowadzi to zapewne do likwidacji niektórych gospodarstw rolnych i zahamuje funkcjonowanie i rozwój wielu pozostałych, co też negatywnie odbije się na życiu i pracy rolników i ich rodzin.
2. Lotnisko przecinając obecne trakty i rozdzielając grunty rolnikom utrudni pracę i dojazd na pole, wydłużając czas dojazdu i zwiększając związane z tym koszty (żeby ominąć lotnisko trzeba będzie nadłożyć kilkanaście kilometrów).
3. W pobliskim sąsiedztwie planowanego lotniska przebiega gazociąg jamalski (około 200 metrów). W przypadku awarii samolotu na gazociągu może dojść do katastrofy ekologicznej, której skutki będą nieodwracalne. Ewentualny wybuch gazu to zagrożenie życia mieszkańców miejscowości znajdujących się w sąsiedztwie gazociągu oraz użytkowników i pracowników lotniska.
4. Planowane lotnisko znajduje się również w bezpośrednim sąsiedztwie Puszczy Knyszyńskiej, Obszaru Natura 2000 i rzeki Supraśl – miejscu siedlisk wielu gatunków zwierząt i stanowisk lęgowych ptaków, w tym też znajdujących się pod ochroną. Obecność lotniska utrudni zwierzętom naturalną migrację, przyczyni się do likwidacji ich siedlisk i stanowisk lęgowych ptaków. Budowa lotniska wpłynie destrukcyjnie na faunę i florę naszego krajobrazu.
5. Hałas spowodowany funkcjonowaniem lotniska utrudni spokojne życie mieszkańców Topolan, Potoki, Folwarków Tylwickich, Małynki. W sąsiedztwie lotniska znajduje się też Święte miejsce ze źródłem – Uroczysko Piatienka – miejsce pielgrzymek i modlitwy nie tylko miejscowej ludności ale i wielu wiernych, którzy właśnie tu szukają ciszy i spokoju.
6. Lokalizacja lotniska jest sprzeczna z np. Ustawą Prawo Lotnicze, zabraniającej lokalizacji i budowy lotnisk w odległości mniejsze niż 5 km od miejsc i siedlisk bytowania, żerowania i przelotów ptaków ze względu na ryzyko katastrof lotniczych powstających przez np. wciągnięcie ptaka do silnika i utratę ciągu podczas startu lub lądowania samolotów (70% katastrof wydarza się podczas startów i lądowań).
7. Nie ujęto stref ograniczonego użytkowania w sąsiedztwie lotniska (sięgającej nawet do 15 km na przykładzie innych działających lotnisk) koniecznej do wyznaczenia i odszkodowań, wyłączeń z powodu na ponadnormatywny hałas, strefę awaryjnego zrzutu paliwa, strefy kołowania itp.
8. Pominięto porównanie do najlepszego wariantu dla środowiska tzn. modernizacji linii kolejowej Białystok – Warszawa z połączeniem do największego lotniska w Polsce z największą liczbą połączeń lotniczych zamiast budowy małego deficytowego lotniska na Podlasiu.
9. Brak badań geologicznych (a planowana jest stacja/zbiornik paliw) i hydrologicznych (zmiana stosunków wodnych – spływów rowami melioracyjnymi itp.) oraz

wiarygodnych i rzetelnych badań ornitologicznych – pominięto np. szereg gatunków ptaków, gniazd bocianich itp.

10. Lotnisko z ekonomicznego punktu widzenia jest nieopłacalne. Należy je usytuować w pobliżu Jeżewa i Tykocina z racji strategicznego skrzyżowania komunikacyjnego.

Ustosunkowując się do ww. uwag i wniosków wyjaśniam, co następuje:

Ad. 1.

Występujące na terenie lotniska grunty klasy III oraz IV zostały przeznaczone na cele nierolnicze na potrzeby budowy lotniska decyzjami Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi Nr GZ.tr.051/602-5/2002 z dn. 07.06.2002r. oraz Wojewody Podlaskiego Nr GKN.VI.77111-440/01 z dn. 27.12.2001r. Lokalizacja lotniska jest zgodna z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (Uchwała Nr XXXIX/201/02 Rady Gminy w Michałowie z dnia 9 października 2002r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego gminy Michałowo),

Ad. 2

W wyniku budowy lotniska likwidacji ulegnie droga Topolany – Potoka. Należy tutaj wyjaśnić, że inwestor zobowiązany będzie zapewnić alternatywne połączenie drogowe między tymi miejscowościami. Inwestor zamierza wywiązać się z tego zobowiązania przebudowując i wykorzystując istniejącą drogę rolniczą z Topolan w kierunku Hieronimowa co spowoduje wydłużenie dojazdu z Topolan do Potoki tylko o ok. 4 km.

Ad. 3

Trasa Gazociągu Jamalskiego przebiega równoległe do planowanej drogi startowej, w odległości ok. 1200 m od jej osi. Zgodnie z procedurą startu i lądowania statki powietrzne będą przemieszczały się po prostej wzdłuż osi drogi startowej rozpoczynając procedurę podejścia do lądowania w odległości ok. 13 km od progu drogi startowej. Tym samym ścieżka podejścia samolotów nie będzie się krzyżowała z trasą rurociągu, a co za tym idzie startujące i lądujące samoloty nie będą stwarzały zagrożenia dla funkcjonowania gazociągu.

Ad. 4

Teren planowanego lotniska położony jest poza obszarem Puszczy Knyszyńskiej i Obszarami Natura 2000. Zmiana sposobu użytkowania tego terenu nie będzie miała bezpośredniego wpływu na te obszary, ponieważ w ocenie organu realizacja przedsięwzięcia nie doprowadzi do zniszczenia areałów siedlisk czy też pogorszenia ich jakości, nie spowoduje zmniejszenia zasięgu występowania, a w aspekcie długofalowym nie wpłynie na spadek liczebności czy zagęszczenia (zarówno siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, jak i siedlisk chronionych gatunków). Natomiast potencjalne pośrednie oddziaływanie może wystąpić w przypadku przedmiotów ochrony o większych możliwościach przemieszczania się wewnątrz obszaru i pomiędzy obszarami Natura 2000, tj. ssaków drapieżnych oraz ptaków. W przypadku dużych ssaków istotne znaczenie ma zapewnienie im możliwości przemieszczania się między tymi obszarami. Planowane lotnisko leży poza strefami głównych krajowych korytarzy ekologicznych, a tym samym nie będzie stanowiło bariery utrudniającej swobodną migrację zwierząt.

Jak jednoznacznie wynika z przedłożonego materiału dowodowego przedmiotowa inwestycja nie kumuluje istotnego oddziaływania na gatunki lęgowe, będące przedmiotami ochrony Natura 2000. Tym nie mniej dla obszaru Natura 2000 Puszcza Knyszyńska, ze względu na występowanie dużych drapieżników przewidziano działania minimalizujące

poprzez zakaz lotów poniżej pułapu 300 m w odległości 300 m od granic obszaru w okresie 1 kwietnia – 31 sierpnia.

W celu minimalizacji negatywnych skutków dla środowiska spowodowanych budową lotniska zostaną wykonane zbiorniki zastępcze do których przeniesione zostaną cenne gatunki płazów oraz budowę/przeniesienie gniazd bocianich. W przypadku pozostałych gatunków fauny zaobserwowanych na obszarze przyszłego lotniska w trakcie całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono, że budowa a następnie funkcjonowanie lotniska nie będzie miała negatywnego wpływu na populacje tych zwierząt.

Ad. 5

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014.112 j.t.), dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych dla terenów zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej wynoszą - (LAeq D (60 dB) i LAeq N (50 dB).

Obliczenia propagacji hałasu zostały przeprowadzone w oparciu o program komputerowy INM 7.0c, który uwzględnia możliwości uzyskania prognozowanych danych dotyczących rozkładu liczby operacji lotniczych. Zastosowana metoda obliczeniowa pozwoliła na przeprowadzenie symulacji obliczeniowej dowolnego wariantu ruchu lotniczego i procedur startów i lądowań nad wybranym terenem. Do oceny klimatu akustycznego przyjęto najbardziej niekorzystny pod tym względem rozkład ruchu lotniczego w ciągu doby w rozbiciu na porę dzienną i nocną.

Na podstawie wyników obliczeń oddziaływania akustycznego związanego z powstaniem lotniska stwierdzono, że w pierwszych latach po uruchomieniu portu lotniczego, nie zajdą znaczące zmiany parametrów klimatu akustycznego wokół lotniska. Zgodnie z wynikami obliczeń obszary wyznaczone izoliniami LAeq N (50 dB) oraz LAeq D (60 dB) dla roku 2020 mieszczą się w granicach planowanej inwestycji, a tym samym znajdująca się w pobliżu planowanego lotniska zabudowa mieszkaniowa i zagrodowa nie będzie narażona na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu. Jedynie obszar wyznaczony izoliniami LAeq N (50 dB) dla roku 2040 nieznacznie wykracza poza granice planowanego lotniska. Należy tutaj wyjaśnić, że w zasięgu izolacji hałasu nie zinwentaryzowano zabudowy mieszkaniowej narażonej na oddziaływanie ponadnormatywnego hałasu i nie obejmuje ona Uroczyska Piatienka.

Ad. 6

Zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2013.1393 j.t. ze zm.) istnieje zakaz lokalizacji i budowy lotnisk w odległości mniejszej niż 5 km od miejsc i siedlisk bytowania, żerowania i przelotów ptaków ze względu na ryzyko katastrof lotniczych. Zgodnie z art. 87 ust. 6 cytowanej ustawy zabrania się jedynie w otoczeniu lotniska, czyli w odległości do 5 km od jego granicy:

- 1) budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych, które mogą stanowić źródło żerowania ptaków;
- 2) hodowania ptaków mogących stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego.

Ad. 7

Jak wynika z przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analiz, na obecnym etapie nie zachodzi konieczność tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Taka potrzeba może natomiast wyniknąć z ponownej oceny oddziaływania na środowisko lub z analizy porealizacyjnej których obowiązek przeprowadzenia organ stwierdził w niniejszej decyzji.

Ad. 8

Dokonano porównania 3 wariantów lokalizacji lotniska regionalnego użytku publicznego pod względem oddziaływania na środowisko: Wariant A (Saniki – Sawino – Bagienki) – gmina Tykocin (wariant alternatywny), Wariant B (Topolany) – gmina Michałowo (wariant inwestorski i najkorzystniejszy dla środowiska), Wariant C (Nowosady – Krynickie) – gmina Zabłudów (wariant alternatywny), co spełnia wymóg art. 66 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 j.t.)

Ad. 9

Zdaniem organu niesłuszny jest zarzut braku badań geologicznych, ponieważ informacje na temat budowy geologicznej obszarów analizowanych wariantów lokalizacji lotniska oraz warunków hydrogeologicznych i hydrograficznych i środowiska gruntowo – wodnego zostały przedstawione w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko w rozdziałach IV.2, IV.6, IV.7.

W przedłożonym Raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono również wyniki badań awifauny, których podstawą była roczna inwentaryzacja ptaków przeprowadzona zgodnie z metodologią uzgodnioną z przedstawicielami organizacji ekologicznych.

Ad. 10

Wariant B (Topolany) został wybrany jako optymalny w wyniku analizy wielokryterialnej.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.). Wniosek powinien być złożony nie później, niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Zgodnie z art. 72 ust. 4 ww. ustawy złożenie wniosku może nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu 4 lat od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.).

Jednostki budżetowe zwolnione są od opłaty skarbowej - podstawa prawna art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012r. Nr 1282 j.t.).

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Załączniki:

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

Otrzymują:

1. Województwo Podlaskie
ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 1, 15-888 Białystok;
2. Burmistrz Michałowa;
3. Burmistrz Zabłudowa;
4. pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 Kpa;
5. aa.