



Warszawa, dnia 16 grudnia 2024 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.67.2024.MP.11

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e), art. 84 ust. 1 i ust. 1a oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, zwanej dalej „ustawą ooś”), § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572, zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 16 lipca 2024 r., uzupełnionego w dniach 5 sierpnia 2024 r., 9 sierpnia 2024 r. i 19 sierpnia 2024 r. Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin Sp. z o.o. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na *rozbudowie płyty postojowej samolotów PPS-1 oraz budowie elementów kanalizacji deszczowej koniecznych do odprowadzenia wód deszczowych i roztopowych z projektowanej powierzchni do istniejącego systemu odwodnienia*

- I. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia;**
- II. określám istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania tego przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich oraz nakładam obowiązek działań polegających na unikaniu, zapobieganiu, ograniczeniu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z którymi:**
 1. na etapie realizacji przedsięwzięcia stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia;
 2. ewentualne prace związane z tankowaniem i naprawy sprzętu budowlanego przeprowadzać w miejscach specjalnie przygotowanych i zabezpieczonych przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntów, na powierzchniach uszczelnionych;
 3. zaplecze budowy, w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zlokalizować na terenie uszczelnionym;
 4. teren planowanego przedsięwzięcia wyposażyć w środki (sorbenty) do neutralizacji ww. substancji;
 5. w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania;
 6. materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
 7. zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych; odkład wykorzystać w obrębie terenu inwestycyjnego, a jego nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom do zagospodarowania;

8. powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami;
9. gruz betonowy pozyskany z rozbiórki istniejących elementów infrastruktury w miarę możliwości wbudować w planowane elementy infrastruktury;
10. wodę na potrzeby realizacji inwestycji do celów socjalnych i budowlanych pobierać z istniejącej na terenie lotniska sieci wodociągowej;
11. na etapie realizacji ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych przenośnych toalet; nie dopuszczać do ich przepełnienia; zbiorniki systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty, ścieki wywozić do oczyszczenia w oczyszczalni ścieków;
12. wody opadowe z terenu rozbudowanej płyty postojowej samolotów PPS-1 ujmować w szczelny system kanalizacyjny i odprowadzać po podczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych do ziemi poprzez poletko nr 1;
13. regularnie kontrolować szczelność rozbudowanej płyty postojowej, w razie jej rozszczelnienia podjąć działania naprawcze;
14. regularnie zgodnie z wymaganiami producenta przeprowadzać konserwację i oczyszczanie separatora substancji ropopochodnych.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Ww. wniosek został uzupełniony w dniach 5 sierpnia 2024 r., 9 sierpnia 2024 r. i 19 sierpnia 2024 r.

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

Lotniskiem w myśl ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, ze zm.), jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk (art. 2 pkt 4 ww. ustawy). Płyta postojowa stanowi pole naziemnego ruchu lotniczego i tym samym wchodzi w skład tzw. części lotniczej lotniska (Wytyczne nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 marca 2003 r. w sprawie ustalania i zatwierdzania granic części lotniczej lotnisk cywilnych opublikowane w Dz. U. ULC z 2003.2.9 z dnia 19 maja 2003 r.). Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją zatem do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, ze zm.).

W dniu 18 września 2024 r. do Regionalnego Dyrektora wpłynęła opinia Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 12 września 2024 r., znak: PGIS.ZNS.45.3.2024, w której nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Ww. opinia została uwzględniona w całości. W dniu 4 listopada 2024 r. wpłynęło pismo ww. organu podtrzymujące ww. opinię. Z ww. opinii wynika, że całość planowanej inwestycji zlokalizowana będzie w granicach stałego lotniczego przejścia granicznego, a obciążenia związane z realizacją i eksploatacją ww. zamierzenia nie będą znacząco wpływały na powiększenie obciążeń środowiska już istniejących i związanych z funkcjonowaniem lotniska.

W dniu 1 października 2024 r. do Regionalnego Dyrektora wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nowym Dworze Mazowieckim z dnia 23 września 2024 r., znak: ZNS.7040.1.28.1.2024.PS I.dz. 4595/24, w której nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W dniu 15 listopada 2024 r. wpłynęło pismo ww. organu podtrzymujące ww. opinię. Zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy ooś, niewydanie

przez właściwe organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 2, odpowiednio w terminie, o którym mowa w art. 64 ust. 4, traktuje się jako brak zastrzeżeń. Ww. opinia oraz pismo podtrzymujące zostały wydane po terminie.

Regionalny Dyrektor uzyskał opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie (zwanego dalej „RZGW”) z dnia 27 listopada 2024 r., znak: W.RZŚ.4901.128.2024.IK.2, niestwierdzającą potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz wskazującą na konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunki i wymagania. Ww. opinia została uwzględniona w całości w pkt II sentencji niniejszej decyzji.

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji Regionalny Dyrektor dokładnie przeanalizował zebrany w sprawie materiał dowodowy pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i uwzględniając łącznie uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, poddał analizie:

1) Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

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

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie funkcjonującego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin i polega na:

- rozbudowie płyty postojowej samolotów PPS-1 wraz z infrastrukturą towarzyszącą: elementów oświetlenia, chodnika, drogi serwisowej,
- budowie elementów kanalizacji deszczowej koniecznych do odprowadzenia wód deszczowych i roztopowych z projektowanej powierzchni do istniejącego systemu odwodnienia – w projektowanych elementach wymienionych powyżej.

W ramach realizacji przedsięwzięcia planuje się rozbudowę następujących elementów infrastruktury lotniska (z przybliżonymi następującymi parametrami):

1. Rozbudowy Płyty Postojowej dla Samolotów (PPS-1) – w wyniku rozbudowy łączna powierzchnia ww. elementów zwiększy się z około 4,6 ha do około 5,6 ha. PPS stanowi obszar portu lotniczego o szczelnej nawierzchni, gdzie po lądowaniu i kołowaniu parkują samoloty. Obecnie na terenie Portu Lotniczego Warszawa/Modlin znajduje się 12 (w sezonie letnim) lub 10 (w sezonie zimowym) takich stanowisk o łącznej powierzchni ok. 4,6 ha. Na płycie postojowej samolot przygotowywany jest do kolejnego lotu. W tym miejscu może odbywać się załadunek towaru, tankowanie w asyście straży pożarnej i boarding pasażerów.
2. Budowa nowej nawierzchni chodników, pozwalających na bezpieczny ruch pieszych (w tym pasażerów, kierujących się do/z samolotu) wzdłuż planowanej części płyty postojowej, a także budowa nowej nawierzchni opaski drogi kołowania A1 (DK-A) na długości ok. 150 m, umożliwiającej swobodne manewry statkom powietrznym wjeżdżającym na tę drogę z rozbudowywanej płyty postojowej.
3. Budowa przyłączy dla ww. PPS-1 do sieci należących do Mazowieckiego Portu Lotniczego, m.in.: kanalizacji deszczowej i elektrycznej. W ramach przedsięwzięcia będzie budowany fragment kanalizacji deszczowej wzdłuż PPS-1 do najbliższego połączenia z kanalizacją deszczową doprowadzającą wodę z innych PPS-ów w rejon istniejących poletek rozsączających zlokalizowanych po północnej stronie lotniska (długość kanalizacji poniżej 1 km).

Realizację analizowanego przedsięwzięcia planuje się na terenie Portu Lotniczego Warszawa/Modlin, w jego południowej części, po zachodniej stronie istniejącej płyty postojowej samolotów PPS-1. Teren przedsięwzięcia zamyka się w obrębie działki 1/56 obręb 1-01 znajdującej się w granicach funkcjonującego lotniska.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania

mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem: Inwestycja zlokalizowana jest na terenie istniejącego portu lotniczego. Stanowi uzupełnienie i rozszerzenie istniejącej oraz planowanej (posiadającej już wymagane decyzje administracyjne) infrastruktury, umożliwiając obsługę pasażerskiego ruchu lotniczego. Analizowane elementy są powiązane i zależne od istniejącej i planowanej infrastruktury lotniska, a co za tym idzie ich oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska będzie ulegać kumulacji z oddziaływaniem istniejącym.

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

Całość inwestycji będzie realizowana na powierzchni około 1 ha, z czego w stanie istniejącym około 45% stanowi grunt porośnięty roślinnością trawiastą pochodzenia antropogenicznego, pozostała część to powierzchnia utwardzona.

Biorąc pod uwagę istniejące pokrycie powierzchni na terenie planowanej inwestycji ocenia się, iż realizacja opisywanych zamierzeń nie wpłynie istotnie na stopień bioróżnorodności analizowanego terenu.

Zapotrzebowanie na materiały, paliwa, wodę i energię elektryczną w przypadku analizowanego przedsięwzięcia wystąpi na etapie realizacji. Woda używana będzie na potrzeby technologiczne oraz dodatkowo na potrzeby zaplecza socjalno-bytowego.

Eksplatacja planowanych elementów infrastruktury lotniska nie będzie wymagała bieżącego zużycia surowców/materiałów, z wyjątkiem konserwacji wybudowanych nawierzchni.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Etap realizacji lub likwidacji przedsięwzięcia będzie się wiązał z emisją hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza wynikających z pracy maszyn budowlanych.

W trakcie budowy lub likwidacji wystąpią okresowe i krótkotrwałe oddziaływania akustyczne spowodowane przejazdami ww. pojazdów transportujących materiały i surowce oraz pracą maszyn budowlanych. Zasięg oddziaływania hałasu związanego z robotami budowlanymi zależy będzie od typu zastosowanych maszyn, liczby równocześnie pracujących maszyn i czasu ich pracy. Wraz z postępem robót budowlanych uciążliwość akustyczna będzie coraz mniejsza. Prace będą wykonywane na terenie lotniska w dużym oddaleniu od zabudowy chronionej akustycznie.

Emisja substancji do powietrza będzie miała charakter chwilowy – związany z momentem pracy danej maszyny, oraz krótkotrwały – ustanie po zakończeniu etapu budowy. Podobnie jak w przypadku hałasu wpływ na jakość powietrza atmosferycznego będzie ograniczony do terenu zarządzanego przez inwestora.

Ścieki gromadzone będą w toaletach przenośnych i przekazywane odbiorcom posiadającym odpowiednie uprawnienia.

Na etapie realizacji inwestycji powstaną pewne ilości odpadów, pochodzących z prowadzenia robót ziemnych i konstrukcyjnych, z maszyn budowlanych, opakowania, odpady komunalne generowane przez wykonawców robót.

Eksplatacja inwestycji będzie powodować hałas oraz wprowadzanie do powietrza substancji.

Źródłami hałasu będą statki powietrzne wykorzystujące do postoju PPS-1 oraz pojazdy techniczne związane z ich obsługą. Powyższy hałas nie będzie znacząco wpływał na jakość klimatu akustycznego funkcjonującego lotniska. Aby zabezpieczyć środowisko przed emisją hałasu na poziomie wyższym niż dopuszczony w otoczeniu lotniska (poza granicami obowiązującego obszaru ograniczonego użytkowania) prowadzony jest ciągły monitoring hałasu. W przypadku

zarejestrowania przekroczeń podejmowane są na bieżąco odpowiednie działania (np. zmiana procedur operacji lotniczych) pozwalające na redukcję emisji hałasu.

Jako emitory zanieczyszczeń do powietrza należy uznać (podobnie jak w przypadku emisji hałasu) statki powietrzne korzystające z PPS-1 oraz pojazdy samochodowe, które je obsługują (np. cysterny z paliwem). Emisje te nie wpłyną istotnie na jakość powietrza w otoczeniu lotniska izolowanego terenami zieleni od zabudowy mieszkaniowej oraz terenów zagospodarowanych rolniczo, w tym drzewami i krzewami oraz inną infrastrukturą komunikacyjną (drogą krajową nr 62).

Eksploatacja planowanych elementów infrastruktury nie będzie wiązała się z potrzebą zmiany gospodarki odpadami na terenie lotniska, nie będzie wymogu zmian w zapisach decyzji stanowiących pozwolenia na wytwarzanie odpadów.

Realizacja inwestycji spowoduje powstanie nowych nawierzchni szczelnych o łącznej powierzchni około 0,5 ha. W celu zagospodarowania wód opadowych zaplanowano rozbudowę istniejącej sieci kanalizacji deszczowej o elementy umożliwiające odprowadzenie deszczówki z PPS-1 do istniejącego systemu kanalizacyjnego.

W celu prowadzenia właściwej gospodarki wodno-ściekowej oraz odpadowej, w pkt II sentencji niniejszej decyzji wskazano niezbędne do uwzględnienia warunki realizacji i eksploatacji inwestycji. Realizacja przewidzianych prac budowlanych prowadzona zgodnie z obowiązującym prawem nie będzie powodować uciążliwości dla środowiska gruntowo-wodnego. Zgodnie z opinią RZGW, przewidziane działania mające na celu ograniczenie prawdopodobieństwa awarii sprzętu, ewentualnego wycieku zanieczyszczeń oraz przewidywane postępowanie w przypadku wycieku pozwolą w sposób odpowiedni zabezpieczyć wody podziemne i powierzchniowe przed ewentualnym zanieczyszczeniem. Gospodarka wodą i ściekami bytowymi zgodnie z warunkami wskazanymi w niniejszej decyzji ogranicza oddziaływanie inwestycji na środowisko. Charakter planowanego przedsięwzięcia oraz przedstawione warunki realizacji inwestycji nie spowodują zwiększenia zagrożenia powodziowego.

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

Ze względu na charakter działalności oraz wykorzystywane substancje, w tym paliwa, na terenie Lotniska Warszawa/Modlin (podobnie jak na terenie każdego innego portu lotniczego) istnieje potencjalne ryzyko związane z wyciekiem substancji ropopochodnych lub substancji niebezpiecznych (np. preparatu do odladzania samolotów zawierającego glikol) lub pożarem ww. substancji. W związku z tym wypracowane zostały, oparte na wieloletnich doświadczeniach służb lotniskowych, odpowiednie procedury postępowania znajdujące zastosowanie w określonych przypadkach, które gwarantują bezpieczeństwo użytkownika obiektu.

Dodatkowo, na wypadek ataku terrorystycznego czy obecności na terenie Portu Lotniczego ładunku wybuchowego, które mogą doprowadzić do np. poważnych awarii, opracowano i wdrożono procedurę pt. „Plan działań na wypadek sytuacji kryzysowych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego”.

Ponadto, potencjalne i bezpośrednie zagrożenie dla sprawnego funkcjonowania inwestycji mogą stanowić silne wiatry, które mogą przyczynić się do powstania np. poważnej awarii. Procedury zarządzania ruchem pojazdów w otoczeniu miejsc postojowych oraz organizacja pracy w tym obszarze stanowi odpowiednie zabezpieczenie na wypadek wystąpienia silnych wiatrów.

W odniesieniu do funkcjonowania całego portu lotniczego zjawiska takie jak:

- intensywne opady atmosferyczne, w tym opady śniegu;
- wyładowania atmosferyczne;
- pożary i mgły - związane z nimi ograniczenie widoczności

mogą mieć wpływ na płynność ruchu statków powietrznych oraz w strefach podejścia do lotniska. Ryzyka związane z występowaniem tych zjawisk częściowo są minimalizowane poprzez stosowanie przyrządów nawigacyjnych oraz oświetlenie drogi startowej oraz dróg kołowania i płyt postojowych.

Dodatkowym zagrożeniem, potencjalnie możliwym na terenie portu lotniczego jest wystąpienie niebezpiecznych i zakaźnych chorób ludzi. Istniejące procedury przewidują także tego typu sytuacje.

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

Na etapie realizacji i eksploatacji będą wytwarzane typowe dla tego rodzaju inwestycji odpady.

Gospodarka odpadami odbywać się będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Nie przewiduje się, aby przedmiotowe odpady negatywnie wpływały na środowisko.

Eksploatacja planowanych elementów infrastruktury nie będzie wiązała się z potrzebą zmiany gospodarki odpadami na terenie lotniska, nie będzie wymogu zmian w zapisach decyzji stanowiących pozwolenia na wytwarzanie odpadów.

Zarządzający lotniskiem posiada odpowiednie pozwolenie oraz umowę na odbiór, transport i zagospodarowanie albo utylizację wszystkich rodzajów odpadów wytwarzanych na terenie lotniska.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie stwarza zagrożenia dla zdrowia ludzi.

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

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

Planowane zamierzenie nie będzie realizowane na obszarach wodno-błotnych bądź w ich bezpośrednim sąsiedztwie oraz na innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym na terenach siedlisk łąkowych bądź w ujściach rzek.

Lotnisko położone jest w zlewni Środkowej Wisły, ok. 1800 m w linii prostej na północ od ujścia Narwi do Wisły. Prawostronnym dopływem Narwi, uchodzącym do niej w odległości ok. 4 km na wschód od lotniska, jest Wkra. Ze względu na położenie na wysoczyźnie teren lotniska nie jest narażony na wylewy powodziowe tych rzek.

- b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

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

- c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej płyty postojowej dla samolotów (PPS – 1) znajduje się niewielki, otoczony drogami wewnętrznymi obszar leśny (około 1,5 ha).

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

Z dokumentacji wynika, że w rejonie realizacji inwestycji nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

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

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie poza granicami obszarów podlegających ochronie na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54, ze zm.). Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar Forty Modlińskie PLH140020 oddalony o około 1,6 km od terenu planowanego przedsięwzięcia. Najbliższy korytarz ekologiczny o znaczeniu ponadlokalnym (Dolina Środkowej Wisły GKPN-C-10A) zlokalizowany jest w odległości około 1,9 km w kierunku południowym od terenu inwestycji. Przebieg korytarzy ekologicznych ustalono na podstawie strony internetowej <https://mapa.korytarze.pl/>.

Granice przedsięwzięcia zamykają się w obrębie działki 1/56 obręb 1-01 znajdującej się w granicach funkcjonującego lotniska. Przedsięwzięcie obejmuje: rozbudowę płyty Postojowej dla Samolotów (PPS-1), budowę nowej nawierzchni chodników, budowę przyłączy dla ww. PPS-1 oraz budowę oświetlenia dla nowej nawierzchni PPS1 (planowana jest budowa 4 słupów na lampy oświetleniowe). Realizacja inwestycji spowoduje wzrost powierzchni utwardzonej lotniska (liczonej łącznie z powierzchni zabudowy) o mniej niż 1 %, redukcję powierzchni biologicznie czynnej o mniej niż 0,1 % całkowitej powierzchni biologicznie czynnej lotniska.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej płyty postojowej w kierunku południowym znajduje się niewielki, otoczony drogami wewnętrznymi obszar leśny (około 1,5 ha). Jego skład gatunkowy tworzą: sosna zwyczajna *Pinus sylvestris* i brzoza brodawkowata *Betula pendula* oraz pojedyncze osobniki należące do gatunków: topola osika *Populus tremula* i topola biała *Populus alba*. Wiek drzew szacuje się na około 20 – 30 lat.

Z uwagi na stopień przekształcenia miejsca inwestycji oraz jego otoczenia uznano, że nałożenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na uwarunkowania przyrodnicze nie jest konieczne.

Biorąc pod uwagę zakres i lokalizację przedsięwzięcia, stwierdza się, że realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralność obszaru Natura 2000 Forty Modlińskie PLH140020 oraz na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Ponadto, realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zwiększenia wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu oraz zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz nie wpłynie znacząco negatywnie na siedliska łąkowe.

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

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie płyty postojowej oraz innych elementów infrastruktury na funkcjonującym lotnisku, na którym prowadzony jest stały monitoring oddziaływania na środowisko oraz dla którego wyznaczono już obszar ograniczonego użytkowania. Planowana rozbudowa nie zmienia granic lotniska ani granic tego obszaru.

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

Obiektem o wartości kulturowej i historycznej zlokalizowanym najbliżej portu lotniczego Warszawa/Modlin chronionym jako obiekt wpisany do rejestru zabytków jest Twierdza Modlin. Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, obszar planowanej inwestycji, jak również teren całego portu lotniczego Warszawa/Modlin, znajduje się poza strefą ochrony konserwatorskiej (ściślej i pośredniej) Twierdzy Modlin.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie gminy Nowy Dwór Mazowiecki wynosi 1012 os./km².

i) obszary przylegające do jezior:

W miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują jeziora.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

- k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:
Zgodnie z opinią RZGW, realizacja przewidzianych prac budowlanych prowadzona zgodnie z obowiązującym prawem nie będzie powodować uciążliwości dla środowiska gruntowo-wodnego. Przewidziane działania mające na celu ograniczenie prawdopodobieństwa awarii sprzętu, ewentualnego wycieku zanieczyszczeń oraz przewidywane postępowanie w przypadku wycieku pozwolą w sposób odpowiedni zabezpieczyć wody podziemne i powierzchniowe przed ewentualnym zanieczyszczeniem. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód, obszarów chronionych oraz na realizację celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.
- 3) Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, wynikające z:
- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:
Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.
- b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:
Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.
- c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:
Informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia stwierdzają brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.
- d) prawdopodobieństwa oddziaływania:
Informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego otoczenia inwestycji.
- e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:
Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i odwracalne, z wyjątkiem tych związanych z przekształceniem profilu i właściwości fizykochemicznych gleb. Nie będą one powodowały przekroczenia obowiązujących standardów środowiska.
- f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:
Informacje zawarte w dokumentacji wskazują na brak możliwości wystąpienia znaczących oddziaływań związanych z innymi przedsięwzięciami.
- g) możliwości ograniczenia oddziaływania:
Zaplanowana przez Inwestora organizacja i technologia robót budowlanych oraz jakość przewidzianych do wykorzystania materiałów maksymalnie ograniczają prognozowane oddziaływania na środowisko.

Uwzględnienie powyższych informacji w uzasadnieniu rozstrzygnięcia wypełnia obowiązek wynikający z art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. O powyższych możliwościach, organ prowadzący postępowanie powiadomił strony postępowania zawiadomieniem z dnia 28 listopada 2024 r. (znak: WOOŚ-II.420.67.2024.MP.10). W określonym terminie do tutejszego organu nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia

Stosownie do art. 21 ust. 2 pkt 8 i 9 ustawy ooś dane o wniosku o wydanie decyzji i o niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku i jego ochronie.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów względem uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę rodzaj, charakter i lokalizację planowanego przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor stwierdził, że planowana inwestycja nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko.

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

POUCZENIE

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

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

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



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Warszawie

Jacek Lolo

Załącznik:

- Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Województwo Mazowieckie, Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa,
2. „Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin” Sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Dworze Mazowieckim
ul. gen. Wiktora Thommee 1A
05-102 Nowy Dwór Mazowiecki,
3. Aa.

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

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Warszawie,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Dworze Mazowieckim,
3. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie



Warszawa, dnia 16 grudnia 2024 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.67.2024.MP.11

ZAŁĄCZNIK DO DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112)

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie funkcjonującego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin i polega na:

- rozbudowie płyty postojowej samolotów PPS-1 wraz z infrastrukturą towarzyszącą: elementów oświetlenia, chodnika, drogi serwisowej,
- budowie elementów kanalizacji deszczowej koniecznych do odprowadzenia wód deszczowych i roztopowych z projektowanej powierzchni do istniejącego systemu odwodnienia – w projektowanych elementach wymienionych powyżej.

W ramach realizacji przedsięwzięcia planuje się rozbudowę następujących elementów infrastruktury lotniska (z przybliżonymi następującymi parametrami):

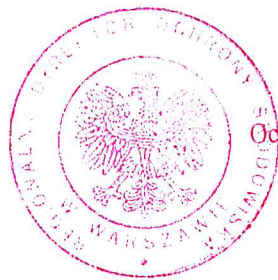
1. Rozbudowy Płyty Postojowej dla Samolotów (PPS-1) – w wyniku rozbudowy łączna powierzchnia ww. elementów zwiększy się z około 4,6 ha do około 5,6 ha. PPS stanowi obszar portu lotniczego o szczelnej nawierzchni, gdzie po lądowaniu i kołowaniu parkują samoloty. Obecnie na terenie Portu Lotniczego Warszawa/Modlin znajduje się 12 (w sezonie letnim) lub 10 (w sezonie zimowym) takich stanowisk o łącznej powierzchni ok. 4,6 ha. Na płycie postojowej samolot przygotowywany jest do kolejnego lotu. W tym miejscu może odbywać się załadunek towaru, tankowanie w asyście straży pożarnej i boarding pasażerów.
2. Budowa nowej nawierzchni chodników, pozwalających na bezpieczny ruch pieszych (w tym pasażerów, kierujących się do/z samolotu) wzdłuż planowanej części płyty postojowej, a także budowa nowej nawierzchni opaski drogi kołowania A1 (DK-A) na długości ok. 150 m, umożliwiającej swobodne manewry statkom powietrznym wjeżdżającym na tę drogę z rozbudowywanej płyty postojowej.
3. Budowa przyłączy dla ww. PPS-1 do sieci należących do Mazowieckiego Portu Lotniczego, m.in.: kanalizacji deszczowej i elektrycznej. W ramach przedsięwzięcia będzie budowany fragment kanalizacji deszczowej wzdłuż PPS-1 do najbliższego połączenia z kanalizacją deszczową doprowadzającą wodę z innych PPS-ów w rejon istniejących poletek rozsączających zlokalizowanych po północnej stronie lotniska (długość kanalizacji poniżej 1 km).

Realizację analizowanego przedsięwzięcia planuje się na terenie Portu Lotniczego Warszawa/Modlin, w jego południowej części, po zachodniej stronie istniejącej płyty postojowej samolotów PPS-1. Teren przedsięwzięcia zamyka się w obrębie działki 1/56 obręb 1-01 znajdującej się w granicach funkcjonującego lotniska.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie poza granicami obszarów podlegających ochronie na

mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54, ze zm.). Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar Forty Modlińskie PLH140020 oddalony o około 1,6 km od terenu planowanego przedsięwzięcia. Najbliższy korytarz ekologiczny o znaczeniu ponadlokalnym (**Dolina Środkowej Wisły GKPnC-10A**) zlokalizowany jest w odległości około 1,9 km w kierunku południowym od terenu inwestycji.

Biorąc pod uwagę zakres i lokalizację przedsięwzięcia, stwierdza się, że realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralność obszaru Natura 2000 Forty Modlińskie PLH140020 oraz na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Ponadto, realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zwiększenia wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu oraz zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz nie wpłynie znacząco negatywnie na siedliska łąkowe.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Warszawie

Jacek Lolo