



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Lublinie  
WOOS.420.4.2021.MG.36

Lublin, 30 czerwca 2023 r.

## DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e oraz art. 82 ust. 1, 1 b i 3 oraz art. 85 ust. 1 i 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.) a także § 2 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 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775), po rozpatrzeniu wniosku Portu Lotniczego Lublin S.A. ul. Zesłańców Sybiru 6, 20-008 Lublin, z dnia 30.03.2021 r. (data wpływu 31.03.2021 r.), znak: TA/45/II/2021/PJ; I.r.p.39/III/PLL-PJ/2021, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa centrum transportowo-logistycznego (CARGO) wraz z rozbudową infrastruktury obsługowo-magazynowej, technicznej i komunikacyjnej na terenie Portu Lotniczego Lublin S.A.”, po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

**ustalam**

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „**Budowa centrum transportowo-logistycznego (CARGO) wraz z rozbudową infrastruktury obsługowo-magazynowej, technicznej i komunikacyjnej na terenie Portu Lotniczego Lublin S.A.**” wg wariantu 1 jednocześnie

### I. Określam:

#### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę Portu Lotniczego Lublin S.A. o następujące elementy:

- 1) Budowa centrum transportowo-logistycznego CARGO, budynków magazynowych, parkingów, placów manewrowych, podjazdów i dojazdów do obiektów, lokalna niwelacja terenu, zmiana przebiegu ogrodzenia i drogi patrolowej.
- 2) Rozbudowa płyty postoju samolotów (PPS-I) wraz budową i przebudową oświetlenia nawigacyjnego, kanalizacji kablowej i kanalizacji deszczowej.
- 3) Budowa 2 hangarów obsługowych samolotów o wysokości ok. 15 m przy płycie postojowej PPS-I.
- 4) Budowa 3 hangarów obsługowych samolotów o wysokości ok. 10 m wraz z zapleczem socjalno-biurowym przy płycie PPS-2 z rozbudową płyty postoju sprzętu.

Zarejestrowano w publicznie dostępnym  
wykazie danych o dokumentach  
zawierających informacje o środowisku  
i jego ochronie

Formularz: ..... Numer wpisu: 455/2023

- 5) Rozbudowa płyty odstawczej dla sprzętu służb handlingowych przed terminalem w związku z rozbudową płyty PPS-1.
- 6) Budowa równoległej drogi kołowania wraz ze zjazdami - drogami szybkiego zejścia wraz budową oświetlenia nawigacyjnego, kanalizacji kablowej i kanalizacji deszczowej.
- 7) Lokalne poszerzenie (rozbudowa) końca drogi startowej od strony progu 25.
- 8) Budowa drogi pożarowej umożliwiającej bezpośredni dojazd ze strażnicy LSRG do drogi startowej.
- 9) Budowa centrum nadawczo-telekomunikacyjnego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) obejmującego maszt wraz z infrastrukturą towarzyszącą i podjazdem.
- 10) Budowa nowego budynku wieży kontroli lotów (TWR), utwardzenie parkingów, podjazdów i dojazdów do obiektów (docelowy budynek w miejsce obecnego kontenerowego na wzór realizowanych przez PAŻP na innych lotniskach, alternatywnie posadowienie masztu do obsługi zdalnej ruchu lotniczego).
- 11) Budowa płyty betonowej o zakładanej pow. ok 2500 m<sup>2</sup> dla potrzeb ćwiczeń lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych oraz służb handlingowych wraz z odprowadzeniem wody do lokalnego zbiornika.
- 12) Budowa dodatkowej strażnicy LSRG przy płycie PPS-2 z dwoma boksami garażowymi oraz infrastrukturą socjalną.
- 13) Rozbudowa budynku BTG w kierunku budynku Bazy Zimowej (funkcja garażowa oraz myjnia samochodowa) w oparciu o wykorzystaną już obecnie powierzchnię placu postojowego.
- 14) Budowa budynku wartowni Służby Ochrony Lotniska (SOL) wartownia SOL z punktem kontroli bezpieczeństwa przeznaczonym dla VIP i załóg lotnictwa ogólnego oraz pracowników portu, wraz z pomieszczeniami socjalnymi i dydaktycznymi, garaże dla pojazdów SOL. Ponadto realizacja tzw. „Służby” z przeznaczeniem kontroli pojazdów wjeżdżających na teren PLL.
- 15) Budowa budynku dla służb handlingowych (z funkcją garażową, magazynową, socjalną, strefa akumulatorowni), placu manewrowego, podjazdów i dojazdów do obiektów.
- 16) Rozbudowa budynku terminala pasażerskiego na kierunku przylotowym (rozbudowa hali przylotów terminala w celu usprawnienia obsługi pasażerskiej).
- 17) Rozbudowa i nadbudowa strażnicy LSRG.
- 18) Budowa przy budynku LSRG punktu szybkiego napełniania wodą.
- 19) Nadbudowa o 1 kondygnację budynku Bazy Paliw bez zmian w powierzchni zabudowy.
- 20) Budowa budynku hotelowego.
- 20) Rozbudowa istniejących oraz budowa dodatkowych dróg dojazdowych do centrum logistycznego cargo, rozbudowa dróg serwisowych i manewrowych na terenie lotniska.
- 21) Poprawa parametrów technicznych drogi patrolowej poprzez wymianę nawierzchni oraz poszerzenie o 1,0 m.
- 22) Rozbudowa parkingów przed terminalem oraz parkingów pracowniczego wraz z oświetleniem i odwodnieniem.
- 23) Budowa sieci hydrantów podziemnych wzdłuż drogi startowej wraz z budową przyłącza, pompowni i zbiornika ppoż.



- 24) Rozbudowa sieci uzbrojenia terenu wynikająca z realizacji nowych elementów infrastruktury lotniska, budowa nowych przyłączy zasilających w zakresie energii elektrycznej i wody.
- 25) Budowa dodatkowych zbiorników retencyjnych na wody opadowe wraz z pompowniami - zlokalizowanych w części południowej lotniska.
- 26) Lokalna przebudowa bądź rozbiórka nawierzchni utwardzonych; sieci uzbrojenia terenu oraz instalacji i urządzeń kolidujących z planowanymi elementami infrastruktury lotniska przewidzianymi do realizacji;

Planowane przedsięwzięcie składa się z wielu obiektów i zespołów obiektów, które mogą samodzielnie funkcjonować zgodnie ze swoim przeznaczeniem. W związku z tym zakłada się możliwość etapowania inwestycji na podstawie regulacji opisanych w art. 33 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz.682 ze zm.).

Przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach istniejącego lotniska (Port Lotniczy Lublin S.A.) ulokowanego w granicach miasta Świdnika (część południowa lotniska), gminy Wólka (część północna) i gminy Mełgiew (część wschodnia).

**2. Istotne warunki korzystania ze środowiska 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) Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, powodujące emisję hałasu do środowiska, należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (tj. poza godzinami 22.00- 6.00).
- 2) W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania akustycznego na ludzi na etapie realizacji inwestycji, w przypadku prowadzenia prac rozbiórkowych w rejonie zabudowy mieszkaniowej m. Franciszków należy stosować tymczasowe przenośne ekrany akustyczne.
- 3) Dojazd do placów budowy, zapleczy budów, miejsc tymczasowego gromadzenia odpadów z budów, baz sprzętu budowlanego itp. zlokalizować możliwie jak najdalej od terenów podlegających ochronie akustycznej.
- 4) W przypadku, gdy w ramach przeprowadzanego monitoringu stwierdzone zostaną przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku należy:
  - a) zastosować dostępne metody obniżenia uciążliwości akustycznej operacji lotniczych poprzez:
    - opracowanie i wprowadzenie obowiązku stosowania procedur cichych operacji lotniczych,
    - wymóg wykorzystywania przez przewoźników najnowszych rodzajów samolotów charakteryzujących się mniejszą emisją hałasu,
    - odpowiednie planowanie operacji lotniczych w czasie, w szczególności minimalizowanie liczby operacji nocnych;
  - b) w celu ograniczenia emisji hałasu od operacji naziemnych minimalizować czas poruszania się statków powietrznych po terenie lotniska oraz ograniczać czas pracy APU i innych istotniejszych źródeł hałasu do niezbędnego minimum.
- 5) Należy zorganizować plac budowy, zaplecza oraz drogi techniczne w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie.



- 6) Prace budowlane i transportowe należy zorganizować w sposób skutkujący ograniczeniem do minimum czas pracy pojazdów i maszyn budowlanych, w tym eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym.
- 7) Przemieszczanie się maszyn budowlanych i środków transportowych należy zorganizować po wytyczonych drogach dojazdowych, w pierwszej kolejności siecią istniejących dróg, tak, aby ograniczyć do minimum użytkowanie dróg gruntowych (w tym tymczasowych) będących źródłem pylenia.
- 8) Należy podejmować możliwe działania mające na celu ograniczenie niezorganizowanej emisji pyłów podczas transportu i magazynowania materiałów pyłących.
- 9) Na placu budowy należy zorganizować mobilne stanowisko do mycia pojazdów (zwłaszcza kół) wyjeżdżających z terenu inwestycji, w celu ograniczenia emisji pyłów.
- 10) W okresach suchych i wietrznych należy ograniczyć pylenie na terenie budowy poprzez zraszanie powierzchni placu budowy i dróg technicznych.
- 11) Na etapie realizacji inwestycji należy oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska wodno-gruntowego, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych, należy zorganizować zaplecze, utwardzić wszystkie miejsca postoju maszyn. Plac budowy wyposażony należy w sanitariaty przenośne/kontenery sanitarne.
- 12) Powierzchnie takie jak: droga startowa, droga kołowania, plac postoju samolotów, parking, plac manewrowy, podjazdy samolotów i innych sprzętów oraz posadzki budynków magazynowych należy wykonać jako szczelne.
- 13) Zapatrzenie w wodę należy realizować jak obecnie z sieci zakładowej PZL-Świdnik.
- 14) Ścieki bytowe oraz ścieki z gastronomii (po podczyszczeniu w separatorze tłuszczu) należy odprowadzać jak obecnie do sieci kanalizacji sanitarnej i kolektora łączącego Świdnik z oczyszczalnią ścieków „Hajdów” w Lublinie (kolektor Świdnik – Lublin).
- 15) Ścieki przemysłowe z myjni samochodowej po podczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych należy odprowadzać do sieci kanalizacji sanitarnej, kolektor Świdnik-Lublin, na warunkach określonych przez administratora oraz po uzyskaniu stosownego pozwolenia wodno-prawnego.
- 16) Ścieki z odladzania samolotów należy odprowadzać do 3 podziemnych zbiorników na glikol, a po ich napełnieniu zawartość przekazywać do zagospodarowania przez specjalistyczną firmę zewnętrzną.
- 17) Wody opadowe i roztopowe z powierzchni planowanych do budowy infrastruktury lotniskowej, dróg i parkingów, chodników oraz dachów obiektów kubaturowych, po podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych należy odprowadzać do wewnętrznej sieci kanalizacji deszczowej, retencjonować w zbiornikach otwartych (istniejących i projektowanych) i kanałach kanalizacji deszczowej (istniejących i projektowanych), a także wykorzystywać na potrzeby Lotniska.
- 18) Należy prowadzić okresowe przeglądy i prace serwisowe urządzeń podczyszczających.
- 19) Należy kontrolować stan techniczny powierzchni szczelnych na terenie przedsięwzięcia, narażonych na przenikanie zanieczyszczeń do wód



podziemnych przez rozszczelnienie płyty, a pojawiające się uszkodzenia/pęknięcia spoinować.

- 20) Powstające masy ziemne należy w całości zagospodarować na terenie przedmiotowej inwestycji tj. zasypania wykopów, niwelacji terenu, formowania terenów zielonych, pod warunkiem, że nie będą zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.
- 21) Prace budowlane związane z realizacją inwestycji należy zorganizować w taki sposób, aby ograniczyć czas magazynowania odpadów do niezbędnego minimum.
- 22) Wszystkie odpady wytwarzane na etapie eksploatacji inwestycji (niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne) należy magazynować selektywnie w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów w szczelnych kontenerach, pojemnikach lub luzem usytuowanych w wyznaczonych miejscach na terenie inwestycji.
- 23) Wszystkie odpady wytwarzane na etapie eksploatacji inwestycji należy magazynować na utwardzonej powierzchni celem minimalizacji przedostawania się odpadów oraz składników odpadów do środowiska gruntowo – wodnego mogących powodować zanieczyszczenie gleby, ziemi oraz środowiska wodnego, oraz pod zadaszeniem lub w zamykanych pojemnikach i kontenerach celem zminimalizowania działania czynników atmosferycznych na odpady oraz ograniczenia do minimum przedostawania się odpadów do środowiska.
- 24) W zależności od rodzaju i postaci magazynowanych odpadów oraz ich właściwości należy stosować szczelne pojemniki, kontenery adekwatnie do charakteru magazynowanych odpadów, odporne na działanie znajdujących się w nich substancji.
- 25) Stan techniczny pojemników, kontenerów, w których magazynowane będą odpady należy systematycznie kontrolować. W razie konieczności pojemniki, kontenery należy naprawiać lub wymieniać.
- 26) Należy prowadzić gospodarkę odpadami i ściekami zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi.
- 27) Należy ograniczać przestrzenne zagospodarowanie i przekształcenie środowiska przyrodniczego do niezbędnego minimum, w trakcie budowy o ile to możliwe maksymalnie zawęzić pas budowy, co pozwoli ograniczyć bezpośrednio zniszczenie roślin. Zakazuje się składowania odpadów na terenie występowania susła perełkowanego w obszarze Natura 2000.

**3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26 i 27:**

- 1) Na czas trwania prac budowlanych należy wykonać tymczasowe pełne ogrodzenie terenu budowy od strony siedlisk kolonii susła perełkowanego, zapewniające ochronę przed niepokojeniem zwierząt zwiększonym ruchem i obecnością ludzi na placu budowy.
- 2) Do grodzenia placu budowy i/lub obszaru Natura 2000 „Świdnik” należy używać



ogrodzeń pełnych np. z blachy falistej, należy wyeliminować ogrodzenie z drutów kolczastych, które stanowią bezpośrednie zagrożenie dla przemieszczających się zwierząt kalecząc je lub zabijając.

**4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenia występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022, poz.2556 ze zm.):**  
Przedsięwzięcie nie jest zaliczone do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

**5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:**  
Przedsięwzięcie nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko. Nie przeprowadzono postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

**II. Nie stwierdzam konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej** w rozumieniu art.75 ust.3 ustawy z dnia z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz. U. z 2022 r., poz. 2556 ze zm.), a także w rozumieniu art. 35 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz.916 ze zm.) (art. 6 Dyrektywy Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory).

**III. Nakładam obowiązek zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:**

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zostanie zrealizowany poprzez uwzględnienie warunków określonych w pkt.I.2 oraz zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt.I.3 niniejszej decyzji. Monitoring oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy prowadzić zgodnie z przepisami odrębnymi w tym zakresie.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na budowie centrum transportowo-logistycznego (CARGO) wraz z rozbudową infrastruktury obsługowo-magazynowej, technicznej i komunikacyjnej na terenie Portu Lotniczego Lublin S.A.", należy kontynuować obecnie prowadzony monitoring, uwzględniając następujący zakres i termin:

1) Monitoring w zakresie hałasu.

Pomiary hałasu od startów, lądowań i przelotów samolotów powinny się odbywać w punktach pomiarowych, w których prowadzone są okresowe badania w ramach obecnie realizowanego monitoringu tj.:

- Świdnik, osiedle Żwirki i Wigury (ul. Żwirki i Wigury/ul. Matejki), ul. Lotnicza;
- Świdnik Mały Kolonia;
- Świdnik Duży Drugi;
- Franciszków (ul. Szkolna /ul. Spokojna);
- Janowice (zachodnia część);
- Jacków (zachodnia część);
- Lublin, Zadębie Pierwsze (ul. M. Rataja);
- Lublin, Felin (ul. Doświadczalna);
- Lublin, Os. Jagiellońskie;
- Lublin, Kośminek (ul. Sokolniki, ul. Żurawia);
- Lublin, Os. Kruczkowskiego (ul. Kraszewskiego/ul. Dunikowskiego);
- Lublin, Kolonia Biskupie



oraz dodatkowo w punktach pomiarowych zlokalizowanych w Lublinie (Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej MSWiA, ul. Grenadierów) oraz w Krzesimowie (Dom Pomocy Społecznej).

Pomiary hałasu należy prowadzić w ww. lokalizacjach co 5 lat.

Dla zachowania ciągłości badań i możliwości porównywania uzyskanych wyników należy także kontynuować pomiary akustyczne prowadzone w ramach stałego monitoringu hałasu pod trasami przylotu i odlotu statków powietrznych w dwóch istniejących stacjach monitoringowych, w miejscach ich obecnej lokalizacji.

Po osiągnięciu łącznie ponad 10 tys. startów, lądowań i przelotów statków powietrznych w roku kalendarzowym ciągłe pomiary hałasu w środowisku powinny być prowadzone we wszystkich ww. punktach pomiarowych, zgodnie z § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140 z 2011 r., poz. 824 ze zm.).

Pomiary hałasu od operacji lotniczych należy prowadzić zgodnie z metodyką referencyjną określoną w ww. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r.

Wyniki monitoringu należy przedstawiać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Marszałkowi Województwa Lubelskiego i Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie - każdorazowo po wykonaniu pomiarów okresowych (w terminie nie dłuższym niż 1 miesiąc od ich wykonania), a w przypadku pomiarów ciągłych - na początku każdego roku kalendarzowego za poprzedni rok (w okresie nie dłuższym niż 3 miesiące od zakończenia pełnych rocznych pomiarów).

2) Monitoring w zakresie oddziaływań na jakość powietrza.

W okresie eksploatacji należy prowadzić stały monitoring jakości powietrza poprzez wykonywanie ciągłych pomiarów stężeń dwutlenku azotu w powietrzu, wykonywanych w czterech punktach monitoringowych, usytuowanych poza terenem lotniska w rejonie północnej, południowo - wschodniej, południowej i zachodniej granicy terenu lotniska. Dla zapewnienia porównywalności wyników, badania tła zanieczyszczeń powietrza akustycznego i pomiary stężeń zanieczyszczeń powietrza powinny być wykonywane w tych samych punktach pomiarowych.

Wyniki monitoringu należy przedstawiać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Marszałkowi Województwa Lubelskiego i Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie po ich wykonaniu na początku każdego roku kalendarzowego (w okresie nie dłuższym niż 3 miesiące od zakończenia pełnych rocznych pomiarów).

3) Monitoring w zakresie wód podziemnych z dwóch piezometrów zlokalizowanych na kierunku napływu i odpływu wód w rejonie bazy paliw. Analizy wykonywać należy 2 razy w roku tj. wiosną (m-c marzec-kwiecień) i jesienią (m-c wrzesień-październik) pod kątem występowania sumy benzyn i olejów mineralnych oraz zawartości kadmu i ołowiu.

Wyniki monitoringu należy przedstawiać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Marszałkowi Województwa Lubelskiego i Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie - każdorazowo po ich wykonaniu (w terminie nie dłuższym niż 3 miesiące od wykonania).



4) Monitoring gleby i ziemi.

Badanie gleb w pasie gruntów występujących na przedłużeniu pasu startowego, pod trasami przelotów i odlotów statków powietrznych w trzech punktach monitoringowych z każdej strony pasa, usytuowanych następująco: pierwszy punkt pomiarowy na granicy pasów startowych, drugi w odległości 20 m od granicy pasów a trzeci w odległości 50 m od granicy pasów, w zakresie analizy próbek gleby i ziemi na zawartość sumy benzyn i olejów mineralnych oraz metali ciężkich: kadmu i ołowiu, w fazie eksploatacji obiektu, z częstotliwością 1 raz na dwa lata w okresie wczesnojesiennym (wrzesień – październik). W przypadku braku możliwości badania gleb w ww. punktach należy je wykonać w najbliższym możliwym do wykonania miejscu (najbliższym ww. punktom).

Ponadto należy prowadzić monitoring gleby i ziemi w rejonie dróg kołowania w zakresie ww. wskaźników z częstotliwością i w terminie jak wyżej.

Wyniki monitoringu należy przedstawiać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Marszałkowi Województwa Lubelskiego i Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie - każdorazowo po ich wykonaniu (w terminie nie dłuższym niż 3 miesiące od wykonania).

5) Monitoring przyrodniczy (w tym obszar Natura 2000).

a) należy przeprowadzać coroczny monitoring kolonii susła perełkowanego na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji w miesiącach czerwiec – sierpień. Monitoring ma obejmować coroczne określenie liczebności i zagęszczenia poszczególnych enklaw kolonii susła perełkowanego. Monitoring należy przeprowadzić z wykorzystaniem metodyki Państwowego Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Opracowany raport z monitoringu każdorazowo należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie w okresie nie dłuższym niż 60 dni od zakończenia monitoringu.

b) należy przeprowadzać całoroczny monitoring śmiertelności ptaków w okresie pierwszych trzech lat użytkowania przedsięwzięcia. Metodykę monitoringu uzgodnić z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Lublinie. Wyniki monitoringu przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie w okresie nie dłuższym niż 60 dni od zakończenia pełnych (rocznych) cykli monitoringu.

**IV. Wymagania w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.**

Uzależniam zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania od wyników analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt. VI sentencji niniejszej decyzji.

**V. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz.979):**

1. Oceny oddziaływania na środowisko.
2. Postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

**VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej.**

W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonywać pomiary hałasu:

- 1) od operacji lotniczych (tj. startów, lądowań i przelotów statków powietrznych),
- 2) źródeł emisji innych niż ww. operacje lotnicze (tj. źródeł naziemnych).

Pomiary hałasu od operacji lotniczych należy prowadzić zgodnie z metodyką referencyjną określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r.



w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U. z 2011 r. poz.824 ze zm.), w następujących punktach pomiarowych:

- Świdnik, osiedle Żwirki i Wigury (ul. Żwirki i Wigury/ul. Matejki), ul. Lotnicza;
- Świdnik Mały Kolonia;
- Świdnik Duży Drugi;
- Franciszków (ul. Szkolna /ul. Spokojna);
- Janowice (zachodnia część);
- Jacków (zachodnia część);
- Lublin, Zadębie Pierwsze (ul. M. Rataja);
- Lublin, Felin (ul. Doświadczalna);
- Lublin, Os. Jagiellońskie;
- Lublin, Kośminek (ul. Sokolniki, ul. Żurawia);
- Lublin, Os. Kruczkowskiego (ul. Kraszewskiego/ul. Dunikowskiego);
- Lublin, Kolonia Biskupie;
- Lublin, Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej MSWiA, ul. Grenadierów;
- Krzesimów, Dom Pomocy Społecznej.

Dokładna lokalizacja punktów pomiarowych powinna być ustalona z uwzględnieniem kryteriów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U. z 2011 r. poz.824 ze zm.).

Pomiary hałasu od źródeł naziemnych należy prowadzić zgodnie z metodyką referencyjną określoną w rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 7 września 2021 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji (Dz. U. z 2021 r., poz. 1710 ze zm.) w punktach pomiarowych zlokalizowanych na terenach najbliższej zabudowy mieszkaniowej m. Franciszków.

W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonywać pomiary hałasu obejmujące porę dzienną i porę nocną przynajmniej dwa razy w roku tj. w okresie październik-marzec oraz kwiecień-wrzesień.

Wykonywanie pomiarów hałasu w środowisku należy rozpocząć począwszy od roku 2025 i kontynuować z częstotliwością co 2 lata, przy czym ostatnie pomiary w ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać po osiągnięciu docelowej liczby operacji lotniczych (14000/rok), dla której prognozuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Analizę porealizacyjną należy przedstawiać każdorazowo po jej sporządzeniu, w terminie nie dłuższym niż 2 miesiące od wykonania pomiarów Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Marszałkowi Województwa Lubelskiego i Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie.

W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać obliczenia akustyczne, które powinny swym zakresem obejmować wszystkie tereny/budynki podlegające ochronie przed hałasem, zlokalizowane w strefie oddziaływania akustycznego lotniska.

W oparciu o wyniki pomiarów należy zweryfikować prognozę oddziaływania akustycznego lotniska wykonaną w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i określić rzeczywiste oddziaływanie akustyczne lotniska na środowisko.



W przypadku, gdy standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

## **VII. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

### **UZASADNIENIE**

W dniu 31.03.2021 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynął wniosek Portu Lotniczego Lublin S.A. ul. Zesłańców Sybiru 6, 20-008 Lublin, z dnia 30.03.2021 r., znak: TA/45/I/2021/PJ; I.r.p.39/III/PLL-PJ/2021, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie centrum transportowo-logistycznego (CARGO) oraz rozbudowie infrastruktury obsługowo-magazynowej, technicznej i komunikacyjnej na terenie Portu Lotniczego Lublin S.A”.

Do wniosku dołączono dokumenty wymagane zgodnie z art. 74 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r.: raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wykonany w marcu 2021 r. pod kierownictwem Pana z uzupełnieniami, poświadczone przez właściwe organy kopie map ewidencyjnych obejmujące przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar na który będzie oddziaływać oraz wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania miasta Świdnik oraz gmin Mełgiew i Wólka.

W związku z brakami formalnymi przedłożonej dokumentacji pismem z dnia 14.04.2021 r. znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.1 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wystąpił o uzupełnienie wniosku o m.in. mapę z obszarem oddziaływania w wersji papierowej, bardziej szczegółowe wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Ponadto Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w ww. piśmie poprosił o wyjaśnienia przyjętej kwalifikacji oraz wskazanie pełnej podstawy prawnej na podstawie której regionalny dyrektor ochrony środowiska jest właściwy do wydania decyzji.

W dniu 11.05.2021 r. wpłynęło pismo Inwestora z dnia 11.05.2021 r. przekazujące stosowne dokumenty oraz wyjaśnienia. W piśmie tym Inwestor skorygował nazwę przedsięwzięcia z „Budowa centrum transportowo-logistycznego (CARGO) oraz rozbudowie infrastruktury obsługowo-magazynowej, technicznej i komunikacyjnej na terenie Portu Lotniczego Lublin S.A” na „Budowa centrum transportowo-logistycznego (CARGO) wraz z rozbudową infrastruktury obsługowo-magazynowej, technicznej i komunikacyjnej na terenie Portu Lotniczego Lublin S.A.” oraz wskazał, że 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) organem właściwym do wydania przedmiotowej decyzji jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie. Ponadto zakwalifikował przedsięwzięcie do § 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 wątpliwościami dot. przedłożonych wyjaśnień w zakresie kwalifikacji planowanego przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 21.05.2021 r. pismem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.2 wystąpił do Inwestora z prośbą o ponowne przeanalizowanie przyjętej kwalifikacji.



W dniu 29.06.2021 r. wpłynęło pismo Inwestora z dnia 24.06.2021 r. przekazujące wyjaśnienia, w których powołano się na pismo Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 17.06.2021 r., iż planowana inwestycja (w tym kluczowy jego element tj. droga kołowania o długości pow. 2100 m) spełnia kryteria punktu 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.) i że planowana inwestycja kwalifikuje się do § 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.).

Jednak w związku z dalszymi wątpliwościami dot. kwalifikacji planowanego przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 07.07.2021 r. pismem znak: WOOS.420.4.2021.MG.3 wystąpił do Inwestora z prośbą o ponownie przeanalizowanie kwalifikacji przedsięwzięcia do § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z §2 ust.1 pkt 30 rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko i podanie informacji czy droga kołowania - w kontekście pisma Urzędu Lotnictwa Cywilnego czyli wykorzystywania jej jako drogi startowej – ujęta jest w zakresie planowanej inwestycji, oraz czy analizy i dokonana ocena w przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko uwzględniają oddziaływania związane z funkcjonowaniem drogi kołowania jako pasa startowego.

W dniu 21.07.2021 r. oraz 03.08.2021 wpłynęły pisma Inwestora przekazujące wyjaśnienia, w których potwierdzono, że droga kołowania wykorzystywana będzie jako droga startowa i kwalifikuje się do §2 ust.1 pkt 30 rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z kolejnymi wątpliwościami dot. przedłożonych wyjaśnień w zakresie kwalifikacji planowanego przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 12.08.2021 r. pismem znak: WOOS.420.4.2021.MG.4 wystąpił do Inwestora o wskazanie pełnej ostatecznej kwalifikacji planowanego przedsięwzięcia.

W dniu 24.08.2021 r. wpłynęło pismo Inwestora, w którym poinformowano, że planowane przedsięwzięcie zalicza się §2 ust.1 pkt 30 rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Następnie w dniu 26.08.2021 r. wpłynęło pismo Inwestora, w którym poinformowano, że ostateczna kwalifikacja planowanego przedsięwzięcia to:

- § 2 ust. 1 pkt. 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) - lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m;
- § 2 ust. 2 pkt. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), zgodnie z którym do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu przedsięwzięć realizowanych lub zrealizowanych wymienionych w § 3 ust. 1, jeżeli ta rozbudowa, przebudowa lub montaż spowoduje osiągnięcie progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone.

Na podstawie 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) stwierdzić należy, że w przypadku lotnisk, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Przedstawiony przez Wnioskodawcę raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z uzupełnieniami opracowany przez ECOPLAN® Pracownia



OPOLE, Pracownia WROCŁAW odpowiada wymogom art. 66 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.).

W trybie art. 21 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.) zamieszczono w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (nr wpisu 776/2021) oraz o raporcie o oddziaływaniu na środowisko (nr wpisu 777/2021).

**Przebieg postępowania przeprowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym informacja o przeprowadzonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, przedstawia się następująco:**

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego zapewniono stronom udział w postępowaniu. Stosownie do art. 49 i art.61 § 4 ww. ustawy, w zw. z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.), zawiadomiono strony postępowania o wszczęciu postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów: Miasta Świdnik, Gmin: Mełgiew i Wólka (obwieszczenie z dnia 3 września 2021 r., znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.5).

Zgodnie z procedurą oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 w powiązaniu z art.6 a i pkt 4 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.), wystąpiono pismem z dnia 23.09.2021 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie o opinię i o uzgodnienie do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie dla przedmiotowego przedsięwzięcia - o czym zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów: Miasta Świdnik, Gmin: Mełgiew i Wólka (obwieszczenie z dnia 24 września 2021 r., znak: WOOŚ.420.4.2021.MG).

W dniu 05.11.2021 r. wpłynęła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie opinia sanitarna Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Dorohusku znak: NS 700/1/21 z dnia 04.11.2021 dot. planowanego przedsięwzięcia (wydana po przekazaniu pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Dorohusku).

W dniu 25.11.2021 r. wpłynęło do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.



W dniu 14.12.2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.4 wezwał Inwestora o przedłożenie wyjaśnień i uzupełnień informacji zawartych w przedłożonych dokumentach, w tym raporcie oddziaływania na środowisko.

W dniu 17.12.2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.4 zawiadomił strony postępowania o otrzymaniu opinii Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Dorohusku oraz stanowisko Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie o uzupełnienie raportu. O powyższym zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów: Miasta Świdnik, Gmin: Mełgiew i Wólka (obwieszczenie z dnia 17.12.2021 r. znak: WOOŚ.420.4.2021.MG).

W dniu 21.01.2022 r. i 07.02.2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęły stosowne uzupełnienia. Ponadto w dniu 02.03.2022 r. wpłynęło pismo Inwestora przekazujące pełnomocnictwo dla Pana do reprezentowania Portu Lotniczego Lublin SA w Lublinie w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 02.03.2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo Prezesa Zarządu Portu Lotniczego Lublin S.A. znak: TA/45/1/2021/PJ z dnia 01.03.2022 r. przekazujące pełnomocnictwo udzielone Panu do reprezentowania Spółki Port Lotniczy Lublin S.A. z siedzibą w Lublinie w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa centrum transportowo-logistycznego (CARGO) wraz z rozbudową infrastruktury obsługowo-magazynowej, technicznej i komunikacyjnej na terenie Portu Lotniczego Lublin S.A.”.

W dniu 11.03.2022 r. pismem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.7 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie ponownie zasięgnął opinii Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Dorohusku oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie. O powyższym, jak i o terminie załatwienia sprawy zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów Miasta: Świdnik i Lublin oraz Gmin: Mełgiew i Wólka (obwieszczenie z dnia 11 marca 2022 r., znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.8).

W dniu 06.04.2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Dorohusku z informacją o podtrzymaniu stanowiska wyrażonego w opinii sanitarnej znak: NS 700/1/21 z dnia 04.11.2021 r.

W dniu 14.04.2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie wzywające do ponownego uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 25.04.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.10 wezwał Inwestora o przedłożenie wyjaśnień i uzupełnień informacji zawartych w raporcie oddziaływania na środowisko.



W dniu 16.05.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.13 zawiadomił strony postępowania o wyznaczeniu terminu rozpatrzenia sprawy z uwagi m.in. na skomplikowany charakter sprawy i konieczność uzupełniania dokumentacji. O powyższym, zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów Miasta: Świdnik i Lublin oraz Gmin: Mełgiew i Wólka (obwieszczenie z dnia 16 maja 2022 r., znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.13).

W dniu 01.06.2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęła uzupełniona wersja raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z powyższym w dniu 10.06.2022 r. pismem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.14 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie ponownie zasięgnął opinii Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Dorohusku oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie. O powyższym zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów Miasta: Świdnik i Lublin oraz Gmin: Mełgiew i Wólka (obwieszczenie z dnia 11 marca 2022 r., znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.15).

W dniu 28.06.2022 r. wpłynęło do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie postanowienie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie znak: LU.RZŚ.4360.62.2021.AP z 27.06.2022 r. uzgadniające realizację przedsięwzięcia, w którym określono warunki jego realizacji i eksploatacji.

W dniu 07.07.2022 r. wpłynęło do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie pismo Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Dorohusku znak: NS 700/1.2/21 z 05.07.2022 r. z informacją o podtrzymaniu stanowiska wyrażonego w opinii sanitarnej znak: NS 700/1/21 z dnia 04.11.2021 r.

W dniu 29.07.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.17 zawiadomił strony postępowania o wyznaczeniu terminu rozpatrzenia sprawy z uwagi m.in. na skomplikowany charakter sprawy, konieczność uzupełniania dokumentacji i przeprowadzenie postępowania z udziałem społeczeństwa. O powyższym, zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów Miasta: Świdnik i Lublin oraz Gmin: Mełgiew i Wólka (obwieszczenie z dnia 29 lipca 2022 r., znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.17).

W dniu 23.08.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.19 wezwał Inwestora o przedłożenie wyjaśnień i uzupełnień informacji zawartych w raporcie oddziaływania na środowisko oraz jego uzupełnieniach.

W dniu 18.10.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.20 zawiadomił strony postępowania o wyznaczeniu terminu rozpatrzenia sprawy z uwagi m.in. na skomplikowany charakter sprawy, konieczność uzupełniania dokumentacji i przeprowadzenie postępowania z udziałem



społeczeństwa. O powyższym, zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów Miasta: Świdnik i Lublin oraz Gmin: Mełgiew i Wólka (obwieszczenie z dnia 18 października 2022 r., znak: WOOS.420.4.2021.MG.20).

W dniu 03.10.2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęły od Inwestora stosowne wyjaśnienia.

W związku z powyższym w dniu 21.12.2022 r. pismem znak: WOOS.420.4.2021.MG.24 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie ponownie zasięgnął opinii Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Dorohusku oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie. O powyższym zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów Miasta: Świdnik i Lublin oraz Gmin: Mełgiew i Wólka (obwieszczenie z dnia 21 grudnia 2022 r., znak: WOOS.420.4.2021.MG.25).

W dniu 19.01.2023 r. wpłynęło do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie znak: LU.RZŚ.4360.62.2021.AP z 19.01.2023 r. informujące, że wydane zostało już postanowienie w dniu 27.06.2022 r. uzgadniające realizację przedsięwzięcia, w którym określono warunki jego realizacji i eksploatacji.

W dniu 26.01.2023 r. wpłynęła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie opinia sanitarna Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Dorohusku znak: NS 700/1.3/21 z dnia 25.01.2023 r. dot. warunków planowanego przedsięwzięcia o następującym brzmieniu:

I. Dla etapu sporządzania projektu budowlanego przedsięwzięcia:

1. Projekt budowlany powinien być opracowany zgodnie z wymaganiami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1679).
2. W ramach projektu budowlanego przedsięwzięcia należy m.in.:
  - zgodnie z wymogami zawartymi w § 20 ust. 1 pkt 9 rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1679) należy podać parametry techniczne obiektów budowlanych charakteryzujące ich wpływ na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:
    - zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków oraz wód opadowych,
    - emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się,
    - rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów,
    - właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, szczególności jonizującego pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się,
    - wpływu obiektów budowlanych na powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne,



- uwzględniając, że przyjęte w projekcie budowlanym rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne powinny wykazywać ograniczenie lub eliminację wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane, zgodnie z odrębnymi przepisami.
- zgodnie z wymogami zawartymi w § 20 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2022 r. poz. 1679) projekt budowlany powinien zawierać analizę technicznych, środowiskowych i ekonomicznych możliwości realizacji wysoce wydajnych systemów alternatywnych zaopatrzenia w energię i ciepło, w tym zdecentralizowanych systemów dostawy energii opartych na energii ze źródeł odnawialnych, kogenerację, ogrzewanie lub chłodzenie lokalne lub blokowe określającą:
    - oszacowanie rocznego zapotrzebowania na energię użytkową do ogrzewania, wentylacji i przygotowania ciepłej wody użytkowej,
    - dostępne nośniki energii,
    - wybór dwóch systemów zaopatrzenia w energię do analizy porównawczej: systemu konwencjonalnego oraz systemu alternatywnego albo systemu konwencjonalnego oraz systemu hybrydowego, rozumianego jako połączenie systemu konwencjonalnego i alternatywnego,
    - obliczenia optymalizacyjno-porównawcze dla wybranych systemów zaopatrzenia w energię,
    - wyniki analizy porównawczej i wybór systemu zaopatrzenia w energię,
  - zgodnie z wymogami zawartymi w § 20 ust. 1 pkt 11 rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1679 z późn. zm.), projekt budowlany powinien zawierać analizę technicznych i ekonomicznych możliwości wykorzystania urządzeń, które automatycznie regulują temperaturę oddzielnie w poszczególnych pomieszczeniach lub w wyznaczonej strefie ogrzewanej, zgodnie z § 135 ust. 7-10 i § 147 ust. 5-7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j.: Dz. U. z 2022 r. poz. 1225),
  - ponadto w projekcie budowlanym należy:
    - uwzględnić działania związane z wydobywaniem i przemieszczaniem mas ziemnych spełniających standardy jakości gruntów do ponownego wykorzystania,
    - przewidzieć miejsce, w którym magazynowane będą wszystkie odpady powstające na etapie eksploatacji inwestycji,
    - przewidzieć usytuowanie urządzeń technologicznych/technicznych emitujących hałas w sposób zapewniający nieprzekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej (np. usytuowanie ich wewnątrz budynków, w obudowie dźwiękochłonnej) zgodnie z wymogami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112),
    - zaprojektować rozdzielną instalację kanalizacji sanitarnej i technologicznej (w tym właściwe urządzenia podczyszczające (np. łapacze tłuszczu, separatory produktów ropopochodnych) w nowo projektowanych obiektach, kubaturowych,



- zaprojektować rozdzielną sieć kanalizacji deszczowej dla nowo projektowanych obiektów kubaturowych i powierzchni komunikacyjnych (w tym zbiorniki bezodpływowe albo właściwe urządzenia podczyszczające np. piaskowniki, separatory produktów ropopochodnych),
- zaprojektować usytuowanie urządzeń i instalacji związanych z generowaniem pól elektromagnetycznych w sposób zapewniający nieprzekroczenie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku, wykluczający oddziaływanie na ludzi i na położone w sąsiedztwie obiekty budowlane związane ze stałym pobytem ludzi zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 19 grudnia 2019 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz. U. z 2019 r. poz. 2448),
- opracować (zaktualizować) przeciwhałasowe procedury operacji lotniczych (starty, lądowania) oparte o modyfikację prędkości wznoszenia się statków powietrznych oraz o modyfikację kierunków startów i lądowań.

II. Dla etapu realizacji przedsięwzięcia należy m.in.:

- dojazd do placów budowy, zapleczy budów, miejsc tymczasowego gromadzenia odpadów z budów, baz sprzętu budowlanego itp. zlokalizować możliwie jak najdalej od terenów podlegających ochronie akustycznej,
- rodzime masy ziemne wydobyte i przemieszczane podczas realizacji przedsięwzięcia, spełniające standardy jakości gruntów, należy w miarę możliwości wykorzystać na miejscu w celu zasypywania wykopów, niwelacji terenu i kształtowania wewnętrznych terenów zielonych,
- roboty budowlane, które mogą być przyczyną powstania ponadnormatywnego poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, prowadzić wyłącznie w porze dnia,
- transport materiałów sypkich i ich magazynowanie przewidzieć w sposób ograniczający emisję pyłów,
- prowadzić gospodarkę odpadami i ściekami zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi zawartymi w następujących aktach prawnych: ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j.: Dz. U. z 2022 r. poz. 699 z późn. zm.), rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 1742), rozporządzenie Ministra Budownictwa z dnia 14 lipca 2006 r. w sprawie sposobu realizacji obowiązków dostawców ścieków przemysłowych oraz warunków wprowadzania ścieków do urządzeń kanalizacyjnych (t.j.: Dz. U. z 2016 r. poz. 1757), rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311)

przy czym magazynowanie odpadów powstających w wyniku budowy, czyszczenia, konserwacji i napraw należy prowadzić w miejscach o pojemności odpadów dostosowanej do masy odpadów wytwarzanych w danym okresie i częstotliwości ich odbioru w sposób:

- dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów, w szczególności z wykorzystaniem opakowań, pojemników, kontenerów, zbiorników lub worków;



dopuszcza się magazynowanie odpadów w pryzmach lub stosach, w szczególności w przypadku odpadów pochodzących z wyrobów przeznaczonych do użytkowania w warunkach oddziaływania czynników atmosferycznych, jeżeli nie spowoduje to zanieczyszczenia gleby i ziemi oraz wód powierzchniowych i podziemnych,

- zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów poza przeznaczone do tego celu miejsce, w tym poza przeznaczone do tego celu opakowania, pojemniki, kontenery, zbiorniki, worki lub wydzielone boksy i sektory, oraz rozprzestrzenianiu się odpadów na nieruchomości sąsiadujące z nieruchomością, na której jest prowadzone magazynowanie odpadów,

- w przypadku odpadów niebezpiecznych - przez zastosowanie szczelnych pojemników, kontenerów lub zbiorników lub systemu zbierania wycieków oraz wód odciekowych, jeżeli oddziaływanie czynników atmosferycznych może spowodować negatywny wpływ magazynowanych odpadów na środowisko lub życie i zdrowie ludzi, w szczególności zmieniać właściwości chemiczne i fizyczne odpadów oraz powodować powstanie uciążliwości zapachowych,

- prace budowlane związane z realizacją inwestycji należy zorganizować w taki sposób, aby ograniczyć czas magazynowania odpadów do niezbędnego minimum,
- używać zewnętrznych urządzeń (sprzętu) spełniających (spełniającego) obowiązujące wymogi w zakresie emisji hałasu do środowiska zgodnie z wymogami zawartymi w Rozporządzeniu, -Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. nr 263 poz. 2202 z późn. zm.)
- place postojowe pojazdów i maszyn budowlanych, zorganizowane na terenie zaplecza budowy, należy zabezpieczyć przed bezpośrednią infiltracją ewentualnych zanieczyszczeń do środowiska gruntowo- wodnego.

### III. Dla etapu eksploatacji przedsięwzięcia należy m.in.:

- prowadzić właściwą, zgodną z obowiązującymi wymogami gospodarkę odpadami i ściekami j.w.;
- prowadzić okresowe pomiary poziomów hałasu w środowisku z uwzględnieniem wymogów zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. nr 140 poz. 824 z późn. zm.) i w art. 147a ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r.-Prawo ochrony środowiska (t.j.: Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn.zm.),
- zgodnie z art. 122a ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn.zm.) należy wykonać pomiary poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku, przy czym dotyczy to tylko urządzeń, których równoważna moc promieniowania izotropowo wynosi nie mniej niż 15 W, a emisja pola elektromagnetycznego zawiera się w częstotliwościach od 30 kHz do 300 GHz,
- prowadzić monitoring gleb, wód podziemnych oraz hałasu pochodzącego od innych źródeł niż lotnicze zgodnie z zaleceniami zamieszczonymi w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko.



Z uwagi na to, że część warunków dotyczy tego, że projekt budowlany powinien być opracowany zgodnie z wymaganiami zawartymi w odrębnych przepisach nie zawarto ich w sentencji niniejszej decyzji.

W dniu 21.02.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.27 wezwał Inwestora o przedłożenia wyjaśnień zawartych w uzupełnieniach raportu oddziaływania na środowisko.

W dniu 28.02.2023 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęły od Inwestora stosowne wyjaśnienia.

W dniu 27.02.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.28 zawiadomił strony postępowania o wyznaczeniu terminu rozpatrzenia sprawy z uwagi m.in. na skomplikowany charakter sprawy. O powyższym, zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów Miasta: Świdnik i Lublin oraz Gmin: Mełgiew i Wólka (obwieszczenie z dnia 27 lutego 2023 r., znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.28).

Na podstawie art. 33, 34 i 79 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.) zapewniono dwukrotną możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, zapewniając dostęp do dokumentacji przez 30 dni tj. od dnia 28.12.2022 r. do dnia 26.01.2023 r. oraz od 07.04.2023 r. do 06.05.2023 r. z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli się zapoznać z niezbędną dokumentacją sprawy. O powyższym poinformowano obwieszczeniami wydanymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 21 grudnia 2022 r., znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.20 oraz z dnia 5 kwietnia 2023 r. znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.30. W ramach przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

W związku z wejściem w życie w dniu 17 lutego 2023 r. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.30 z dnia 8 marca 2023 r. wystąpił do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie o zajęcie stanowiska w obecnym stanie prawnym.

W odpowiedzi uzyskano informację (pismo znak: LU.RZŚ.4360.62.2021.AP z dnia 16.03.2023 r.), że Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie w dniu 27 czerwca 2022 r. postanowieniem znak: LU.RZS.4360.62.2022.AP uzgodnił warunki realizacji dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Postanowienie wydano w oparciu o analizę wpływu przedsięwzięcia na cele środowiskowe aktualne na dzień wydania uzgodnienia, określone w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 ze zm.). Poinformowano także, że w przypadku, gdy na etapie prowadzonego postępowania wyjdą na jaw istotne dla sprawy nowe okoliczności faktyczne lub nowe dowody w zakresie wpływu inwestycji na cele środowiskowe, o których mowa w ustawie Prawo wodne wówczas organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach występuje do organu uzgadniającego o powtórne uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. W związku z wejściem w życie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada



2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, w przypadku przesłania do RZGW w Lublinie prośby o ponowne uzgodnienie przedmiotowego przedsięwzięcia w związku z uzupełnieniem Raportu, o odniesienie się do aktualnie obowiązującego Planu gospodarowania wodami na terenie dorzecza Wisły, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie obowiązany będzie ponownie przeanalizować przedsięwzięcie w ww. zakresie i wydać stosowne postanowienie.

W dniu 23.03.2023 r. wpłynęło do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie pismo Inwestora, w którym zawarto informację, iż zasady gospodarowania wodami na terenie Inwestycji nie uległy zmianie w stosunku do zapisów zawartych w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i z tych względów Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, które weszło w życie w dniu 17 lutego 2023 r. nie powoduje potrzeby dodatkowych uzupełnień.

W dniu 29.03.2023 r. wpłynęło do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie pismo znak: LU.RZŚ.4360.62.2021.AP z dnia 29.03.2023 r., Z-cy Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie stanowiące uzupełnienie pisma znak: LU.RZŚ.4360.62.2021.AP z dnia 16.03.2023 r. w którym stwierdzono, że biorąc pod uwagę oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko uwzględniając planowane rozwiązania techniczne środowisko oraz mając na uwadze warunki realizacji przedsięwzięcia wskazane w postanowieniu z dnia 27 czerwca 2022 r. znak: LU.RZS.4360.62.2022.AP nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na realizację celów środowiskowych określonych w aktualnie obowiązującym Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. z 2023 r. poz.300).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w niniejszej decyzji uwzględnił rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300) oraz dokonał: analizy przedmiotowego projektu w odniesieniu do obecnie obowiązującego Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, dalej zwanym „II aPGW”, identyfikacji wszystkich jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) i podziemnych (JCWPd) na obszarze których będzie realizowane przedmiotowe przedsięwzięcie oraz przeanalizował wpływ planowanego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych.

W dniu 19 maja 2023 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo Inwestora znak: 36/V/PLL-PJ/2023 z dnia 19.05.2023 r. z prośbą o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa decyzji dot. przedmiotowego przedsięwzięcia pn. „Budowa centrum transportowo-logistycznego (CARGO) wraz z rozbudową infrastruktury obsługowo-magazynowej, technicznej i komunikacyjnej na terenie Portu Lotniczego Lublin S.A.”

Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 62 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.), przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w szczególności dokonano weryfikacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskano wymagane ustawą opinie oraz zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu.



W oparciu o art. 62 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. w prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko dokonano oceny i analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, wzajemne oddziaływanie między tymi elementami oraz dostępność złóż kopalin. Rozważono także możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko oraz określono wymagania realizacji inwestycji i wymagany zakres monitoringu.

Zgodnie z art. 10 k.p.a. przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia poinformowano strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebraną w trakcie toczącego się postępowania administracyjnego dokumentacją dot. wniosku Portu Lotniczego Lublin S.A. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 22.05.2023 r., znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.34. O powyższym, zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów Miasta: Świdnik i Lublin oraz Gmin: Mełgiew i Wólka. W wyznaczonym terminie nikt nie zapoznawał się z dokumentacją.

**W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zważył, co następuje:**

Rozbudowa Portu Lotniczego „Lublin” S.A. ma na celu działania ukierunkowane na rozwój ruchu zarówno pasażerskiego jak i towarowego, podniesienie jakości świadczonych usług oraz satysfakcji klientów i pracowników.

Misja oraz wizja będą osiąganymi przez działania mające za zadanie osiągnięcie celów strategicznych. Cele te są następujące:

1. Uzyskanie zdolności do funkcjonowania jako przedsiębiorstwo samowystarczalne.
2. Posiadanie siatki połączeń zaspokajającej potrzeby nie tylko lokalnych firm oraz społeczności w zakresie przewozów lotniczych – zarówno pasażerskich jak i towarowych.
3. Wypracowanie i utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych.
4. Dysponowanie wykwalifikowanym personelem zmotywowanym do realizacji celów Spółki, będzie służyć osiągnięciu misji, wizji oraz celom przyświecającym władzom Spółki.
5. Osiągnięcie najwyższego poziomu jakości świadczonych usług.

Misją zarządzającego portem lotniczym jest wspierać rozwój gospodarczy regionu utrzymując wymagane standardy bezpieczeństwa i jakości świadczonych usług oraz zapewniając akcjonariuszom racjonalne i efektywne wykorzystanie nakładów.

Jest to zgodne z dokumentami strategicznymi:

- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030).  
Istotą tej Strategii jest wskazanie celu oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).



Celem Strategii jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Realizacja tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju, który jest funkcją dostępności. W obrębie kierunku interwencji 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce, uwzględniono również transport lotniczy. Działania wskazane do realizacji w ramach transportu lotniczego, z którymi koresponduje planowane przedsięwzięcie, są następujące: - poprawa przepustowości infrastruktury portów lotniczych pozwalająca właściwie obsługiwać zwiększającą się liczbę pasażerów oraz operacji lotniczych, - realizacja inwestycji infrastrukturalnych zwiększających udział transportu lotniczego w transporcie towarowym oraz pasażerskim.

- Plan adaptacji do zmian klimatu miasta Świdnik (Załącznik do uchwały nr V/52/2019 Rady Miasta Świdnik z dnia 28 lutego 2019 r.).

Plan Adaptacji jest dokumentem strategicznym, stanowiącym podstawę do podejmowania przez władze miasta Świdnik decyzji uwzględniających ryzyko związane z zagrożeniami klimatycznymi. W dokumencie odniesiono się do sektora transportu, wskazując na zagrożenia klimatyczne dotyczące tego sektora. Celem nadrzędnym Planu Adaptacji jest: uczynienie Świdnika miastem bardziej odpornym na skutki zmian klimatu oraz rozwijającym się zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Wymieniony cel nadrzędny będzie osiąganym przez 4 cele szczegółowe: - poprawa bezpieczeństwa i stanu zdrowia mieszkańców poprzez łagodzenie skutków niebezpiecznych zjawisk meteorologicznych i hydrologicznych, -zapewnienie możliwości bezpiecznego zagospodarowania lub gromadzenia wody, -zapewnienie wysokiej jakości usług ekosystemu poprzez ochronę i optymalizację rozmieszczenia infrastruktury błękitno-zielonej, -kształtowanie równowagi krajobrazu miejskiego.

Analiza działań adaptacyjnych przewidzianych do osiągnięcia wymienionych celów wskazuje, że rozbudowa i działanie lotniska jako takiego, może jedynie w ograniczonym stopniu przyczynić się do osiągnięcia wymienionych celów, np. poprzez zbieżność z następującymi działaniami: wykorzystywanie samochodów o niskiej emisji spalin, w tym pojazdów elektrycznych, odtwarzanie i kreowanie łąk, prowadzenie obserwacji ptaków, klimatyzacja w publicznych środkach transportu, prowadzenie badań i powtarzalnych pomiarów poszczególnych wielkości charakteryzujących zjawiska pogodowe.

- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (2015)

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (zał. nr 1 do uchwały nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 października 2015 r.) zawiera cel wiodący obejmujący zrównoważony rozwój przestrzenny regionu prowadzący do podniesienia konkurencyjności województwa i poprawy warunków życia. Cel ten będzie osiąganym poprzez realizację celów głównych oraz szczegółowych. W obrębie sektora transportu celem głównym jest: poprawa dostępności komunikacyjnej regionu. Z kolei cele szczegółowe obejmują:

a/ stworzenie kluczowej infrastruktury umożliwiającej sprawne powiązania transportowe obszaru województwa z głównymi ośrodkami miejskimi w kraju i w Europie,

b/ poprawa wewnętrznych powiązań transportowych,



c/ wzrost roli transportu publicznego w obsłudze podróżnych,

d/ integracja różnych środków transportu w organizacji systemu przewozów.

W Planie wskazuje się na potrzebę rozwoju transportu lotniczego w województwie lubelskim poprzez działania służące wzmocnieniu pozycji lotniska regionalnego w systemie powiązań krajowych i międzynarodowych. Jednym z działań jest rozbudowa infrastruktury Regionalnego Portu Lotniczego Lublin (Świdnik) służąca obsłudze pasażerów i docelowo przewozom cargo.

- Program strategicznego rozwoju transportu województwa lubelskiego.

Dokument stanowi generalnie regionalny plan transportowy przygotowany na okres programowania 2014 - 2020, z perspektywą do 2030 roku. Zawarte w dokumencie kierunki rozwoju transportu województwa lubelskiego zostały wskazane w oparciu o regionalny program operacyjny województwa lubelskiego na lata 2014-2020.

W Programie zaznaczono, że cel strategiczny nr 1 Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020, obejmujący „wzmocnienie urbanizacji regionu”, w ramach głównych kierunków działań/interwencji w horyzontach do 2020 i 2030 roku obejmuje wspieranie przedsięwzięć w zakresie transportu lotniczego w fazie dochodzenia przez niego do pełnej efektywności ekonomicznej.

Program zawiera szereg celów operacyjnych oraz działań i kierunków interwencji, jednak nie odnoszą się one do transportu lotniczego.

Według informacji zawartych w raporcie planowane przedsięwzięcie jest zgodne z ustaleniami zawartymi w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego oraz z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego: Miasta Świdnik, Gminy Wólka, Gminy Mełgiew.

#### Świdnik

Zgodnie z Uchwałą nr V/45/2015 Rady Miasta Świdnik z dnia 12 marca 2015 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świdnik obszar Lotnisko, fragment lotniska znajdujący się w granicach miasta jest oznaczony symbolem: 1KL – tereny komunikacji lotniczej

Podstawowe przeznaczenie tego terenu obejmuje:

- a) tereny komunikacji lotniczej związane z obsługą lotniska cywilnego użytku publicznego o kodzie referencyjnym 4D,
- b) usługi lotnicze i około lotnicze,
- c) urządzenie ILS,
- d) obszar Natura 2000 PLH 060021 „Świdnik”,
- e) zieleń niska.

#### Gmina Wólka

Uchwała Nr XXXIX/249/09 z dnia 2009.05.25 w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Wólka część II, kwalifikuje część lotniska znajdującą się w obrębie gminy Wólka jako: KL (obszar oznaczony na rysunku planu jako: ŚD II 38 KL) - tereny komunikacji lotniczej, z podstawowym przeznaczeniem gruntów pod budowę lotniska wraz towarzyszącą infrastrukturą techniczną i usługową.

#### Gmina Mełgiew

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Mełgiew – Obszar „lotnisko” (Dz. Urz. Woj. lubelskiego z dnia 31.07.2009 r., nr 91, poz.2161), część lotniska znajdującą się w obrębie tej gminy stanowi teren: KL – tereny komunikacji lotniczej, z podstawowym przeznaczeniem gruntów pod zabudowę regionalnego portu lotniczego Port Lotniczy Lublin



S.A. (Świdnik) wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną i usługową. Dotyczy to terenu oznaczonego na rysunku planu symbolami: L21 KL, L28 KL.

Jak wynika z raportu projektowana inwestycja będzie realizowana w granicach istniejącego lotniska (Port Lotniczy Lublin S.A.) ulokowanego w granicach miasta Świdnika (część południowa lotniska), gminy Wólka (część północna) i gminy Mełgiew (część wschodnia). Lotnisko położone jest w centrum województwa lubelskiego, w odległości ok. 13 km Lublina. Z przedłożonych analiz wynika, że w zasięgu oddziaływania znajduje się ponadto obszar zlokalizowany na terenie m. Lublin.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę Portu Lotniczego Lublin S.A. o szereg obiektów oraz rozwiązań infrastrukturalnych, w wariantcie zaproponowanym przez Wnioskodawcę (wariant 1).

Planowane przedsięwzięcie składa się z wielu obiektów i zespołów obiektów, które mogą samodzielnie funkcjonować zgodnie ze swoim przeznaczeniem. W związku z tym zakłada się możliwość etapowania inwestycji na podstawie regulacji opisanych w art. 33 ustawy Prawo budowlane.

Etapowanie realizacji przedsięwzięcia, tj. możliwość odrębnej budowy, dotyczy następujących obiektów: Centrum transportowo-logistyczne (CARGO), budowa i rozbudowa dróg dojazdowych, rozbudowa płyty postojowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, budowa hangarów obsługowych przy płytach postojowych, budowa równoległej drogi kołowania oraz dróg szybkiego zejścia, rozbudowa i budowa budynków technicznych wraz z infrastrukturą związaną z tymi obiektami, rozbudowa terminala wraz z rozbudową parkingów, postępująca rozbudowa infrastruktury uzbrojenia terenu.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko dokonano wariantowania.

#### Wariant 1 - proponowany przez wnioskodawcę

Wariant proponowany przez wnioskodawcę obejmuje realizację następujących elementów:

- 1) Budowa centrum transportowo-logistycznego CARGO, budynków magazynowych, parkingów, placów manewrowych, podjazdów i dojazdów do obiektów, lokalna niwelacja terenu, zmiana przebiegu ogrodzenia i drogi patrolowej – zakładana powierzchnia zabudowy obiektów kubaturowych to ok. 20300 m<sup>2</sup>, a powierzchnia zabudowy terenów utwardzonych ok. 33000 m<sup>2</sup>;
- 2) Rozbudowa płyty postoju samolotów (PPS-I) wraz budową i przebudową oświetlenia nawigacyjnego, kanalizacji kablowej i kanalizacji deszczowej (zakładana powierzchnia rozbudowy ok. 46700 m<sup>2</sup>). Tak rozbudowana płyta zabezpieczy możliwość postoju 11 samolotów klasy C lub zamiennie 4 samolotów klasy D i 3 samolotów klasy C;
- 3) Budowa hangarów obsługowych samolotów przy płycie postojowej PPS-I (szacowana pow. zabudowy obiektów kubaturowych 7200 m<sup>2</sup>, pow. terenów utwardzonych, parkingów, podjazdów i dojazdów do obiektów 1400 m<sup>2</sup>); założenie obejmuje realizację 2 hangarów o wysokości ok. 15 m. Hangary będą umożliwiały bazowanie i obsługę samolotów klasy C;
- 4) Budowa hangarów obsługowych samolotów wraz z zapleczem socjalno-biurowym przy płycie PPS-2 z rozbudową płyty postoju sprzętu (szacowana pow. zabudowy obiektów kubaturowych 1400 m<sup>2</sup>, pow. terenów utwardzonych wraz z rozbudową płyty postoju sprzętu 2400 m<sup>2</sup>); założenie obejmuje realizację 3 hangarów o wysokości ok. 10 m. Hangary będą umożliwiały bazowanie i obsługę samolotów klasy B;



- 5) Rozbudowa płyty odstawczej dla sprzętu służb handlingowych przed terminalem w związku z rozbudową płyty PPS-1 (zakładana pow. rozbudowy 1500 m<sup>2</sup>);
- 6) Budowa równoległej drogi kołowania wraz ze zjazdami - drogami szybkiego zejścia (szacowana pow. zabudowy ok. 120 000 m<sup>2</sup>) wraz budową oświetlenia nawigacyjnego, kanalizacji kablowej i kanalizacji deszczowej;
- 7) Lokalne poszerzenie (rozbudowa) końca drogi startowej od strony progu 25 (szacowana pow. zabudowy ok. 1000 m<sup>2</sup>);
- 8) Budowa drogi pożarowej umożliwiającej bezpośredni dojazd ze strażnicy LSRG do drogi startowej (szacowana pow. zabudowy ok. 2300 m<sup>2</sup>);
- 9) Budowa centrum nadawczo-telekomunikacyjnego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) obejmującego maszt wraz z infrastrukturą towarzyszącą i podjazdem - szacowana pow. zabudowy ok. 550 m<sup>2</sup>;
- 10) Budowa nowego budynku wieży kontroli lotów (TWR), utwardzenie parkingów, podjazdów i dojeżdż do obiektów; docelowy budynek w miejsce obecnego kontenerowego na wzór realizowanych przez PAŻP na innych lotniskach (zakładana pow. zabudowy 600 m<sup>2</sup>, nawierzchni utwardzonych 3400 m<sup>2</sup>); alternatywnie posadowienie masztu do obsługi zdalnej ruchu lotniczego;
- 11) Budowa płyty betonowej o zakładanej pow. ok 2500 m<sup>2</sup> dla potrzeb ćwiczeń lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych oraz służb handlingowych wraz z odprowadzeniem wody do lokalnego zbiornika;
- 12) Budowa dodatkowej strażnicy LSRG przy płycie PPS-2, (zakładana pow. zabudowy 500 m<sup>2</sup>, pow. podjazdu manewrowego 600 m<sup>2</sup>); założenie obejmuje budynek parterowy z dwoma boksami garażowymi oraz infrastrukturą socjalną dla 4 pracowników;
- 13) Rozbudowa budynku BTG w kierunku budynku Bazy Zimowej (funkcja garażowa oraz myjnia samochodowa), szacowana pow. zabudowy 1750 m<sup>2</sup>; rozbudowa realizowana w oparciu o wykorzystaną już obecnie powierzchnię placu postojowego;
- 14) Budowa budynku wartowni Służby Ochrony Lotniska (SOL) - szacowana pow. zabudowy 900 m<sup>2</sup>, pow. terenu utwardzonego podjazdów i dojeżdż do obiektów 350 m<sup>2</sup>; założenie obejmuje wartownię SOL (budynek dwu lub trzy kondygnacyjny) z punktem kontroli bezpieczeństwa przeznaczonym dla VIP i załóg lotnictwa ogólnego oraz pracowników portu, wraz z pomieszczeniami socjalnymi i dydaktycznymi dla pracowników SOL, garaże dla pojazdów SOL. Ponadto stworzona byłaby tzw. „Śluza” z przeznaczeniem kontroli pojazdów wjeżdżających na teren PLL;
- 15) Budowa budynku dla służb handlingowych o szacowanej pow. zabudowy 1250 m<sup>2</sup>, pow. placu manewrowego, podjazdów i dojeżdż do obiektów 1250 m<sup>2</sup>. Założenie obejmuje budynek dwukondygnacyjny z funkcją garażową, magazynową, socjalną; w obiekcie zlokalizowana będzie strefa akumulatorowni;
- 16) Rozbudowa budynku terminala pasażerskiego na kierunku przylotowym (szacowana pow. zabudowy do 2100 m<sup>2</sup>); rozbudowa hali przylotów terminala w celu usprawnienia obsługi pasażerskiej;
- 17) Rozbudowa i nadbudowa strażnicy LSRG. Założenie obejmuje powiększenie hali garażowej budynku o ok. 300 m<sup>2</sup> na bazie istniejącego podjazdu; lokalna nadbudowa trzeciej kondygnacji (do 100 m<sup>2</sup>) nad istniejącym pomieszczeniem punktu alarmowego;
- 18) Budowa przy budynku LSRG punktu szybkiego napełniania wodą. Założenie obejmuje zbiornik wody o pojemności minimum 40 m<sup>3</sup> z dolnym spustem o średnicy 70 cm, umieszczony na konstrukcji umożliwiającej wjazd pod zbiornik pojazdu ratowniczo-gaśniczego o wysokości minimum 4 m;



- 19) Nadbudowa o 1 kondygnację budynku Bazy Paliw bez zmian w powierzchni zabudowy; w części nadbudowanej planuje się funkcje szatniowo-socjalne zespołu energetycznego i dystrybucji paliw, zaś na parterze pomieszczenia techniczne;
- 20) Budowa budynku hotelowego (szacowana pow. zabudowy 1500 m<sup>2</sup>, podjazdy i parkingi 1000 m<sup>2</sup>), założenie obejmuje budynek kilkunastokondygnacyjny typowy dla planowanej funkcji;
- 21) Rozbudowa istniejących oraz budowa dodatkowych dróg dojazdowych do centrum logistycznego cargo, rozbudowa dróg serwisowych i manewrowych na terenie lotniska (szacowana pow. rozbudowy 7150 m<sup>2</sup>);
- 22) Poprawa parametrów technicznych drogi patrolowej poprzez wymianę nawierzchni oraz poszerzenie o 1,0 m, w tym: powierzchnia istniejąca przebudowywana ok. 18200 m<sup>2</sup>, nawierzchnia nowa ok. 3800 m<sup>2</sup>;
- 23) Rozbudowa parkingów przed terminalem oraz parkingu pracowniczego wraz z oświetleniem i odwodnieniem (pow. zabudowy ok. 12500 m<sup>2</sup>);
- 24) Budowa sieci hydrantów podziemnych wzdłuż drogi startowej wraz z budową przyłącza, pompowni i zbiornika ppoż. do 200 m<sup>3</sup>;
- 25) Rozbudowa sieci uzbrojenia terenu wynikająca z realizacji nowych elementów infrastruktury lotniska, budowa nowych przyłączy zasilających w zakresie energii elektrycznej (od strony północno-zachodniej) i wody (od strony południowej i wschodniej);
- 26) Budowa dodatkowych zbiorników retencyjnych na wody opadowe wraz z pompowniami - zlokalizowanych w części południowej lotniska, 2 x 2000 m<sup>3</sup> i 1 x 1000 m<sup>3</sup>;
- 27) Lokalna przebudowa bądź rozbiórka nawierzchni utwardzonych; sieci uzbrojenia terenu oraz instalacji i urządzeń kolidujących z planowanymi elementami infrastruktury lotniska przewidzianymi do realizacji.

Przedsięwzięcie nie zakłada rozbudowy istniejącej bazy paliw.

Tym samym Wariant 1:

- będzie realizowany w granicach obecnego lotniska, bez zajmowania terenów przyległych;
- obejmuje usytuowanie centrum transportowo-logistycznego CARGO, budynków magazynowych, parkingów, placów manewrowych, podjazdów i dojazdów do obiektów, lokalną niwelację terenu, zmianę przebiegu ogrodzenia i drogi patrolowej – w południowo-zachodniej części lotniska;
- obejmuje budowę hangarów obsługowych samolotów wraz z zapleczem socjalno-biurowym z rozbudową płyty postoju sprzętu (założenie obejmuje realizację 3 hangarów do bazowania i obsługi samolotów klasy B) - w południowo-zachodniej części lotniska, w granicach obszaru Natura 2000 SOO „Świdnik” (PLH060021);
- dotyczy budowy dodatkowej strażnicy LSRG (założenie obejmuje budynek parterowy z dwoma boksami garażowymi oraz infrastrukturą socjalną dla 4 pracowników) – w południowo-zachodniej części lotniska, w granicach obszaru Natura 2000 SOO „Świdnik” (PLH060021), między centrum CARGO a hangarami obsługi samolotów;
- obejmuje rozbudowę dróg serwisowych i manewrowych w strefie CARGO.

#### Wariant 2 - racjonalny wariant alternatywny

Wariant alternatywny obejmuje realizację wszystkich obiektów zgodnie z opisem przedstawionym powyżej, ale zmianie uległo usytuowanie obiektów.

Tym samym wariant 2:

- będzie realizowany przy północnej granicy lotniska, zajmując teren między obecną granicą lotniska a sąsiadującym obszarem leśnym;
- obejmuje usytuowanie centrum transportowo-logistycznego CARGO, budynków magazynowych, parkingów, placów manewrowych, podjazdów i dojazdów do obiektów, lokalną



niwelację terenu, zmianę przebiegu ogrodzenia i drogi patrolowej – przy północnej granicy lotniska;

- obejmuje budowę hangarów obsługowych samolotów wraz z zapleczem socjalno-biurowym z rozbudową płyty postoju sprzętu (założenie obejmuje realizację 3 hangarów do bazowania i obsługi samolotów klasy B) - przy północnej granicy lotniska, po wschodniej stronie planowanego centrum CARGO;
- dotyczy budowy dodatkowej strażnicy LSRG (założenie obejmuje budynek parterowy z dwoma boksami garażowymi oraz infrastrukturą socjalną dla 4 pracowników) - przy północnej granicy lotniska, po zachodniej stronie planowanego centrum CARGO;
- wymaga budowy nowych dróg kołowania w kierunku obiektów CARGO;
- wymaga budowy nowych płyt postojowych – 2 płyty, jedna między CARGO a hangarami obsługi samolotów, druga między CARGO a strażnicą LSRG;
- obejmuje rozbudowę dróg serwisowych i manewrowych w strefie CARGO, i wzdłuż nowej, północnej granicy lotniska.

Racjonalny wariant alternatywny, tak samo jak wariant 1, umożliwia realizację celów przyświecających rozwojowi Portu Lotniczego Lublin S.A. Uzasadnieniem jego możliwej realizacji jest przede wszystkim wyłączenie i odsunięcie większej części zabudowy z obszaru Natura 2000 SOO „Świdnik” (PLH060021) i z jego sąsiedztwa. Stosunkowo korzystny jest szybki dojazd do drogi wojewódzkiej 822 (w kierunku zachodnim), a za jej pośrednictwem do drogi krajowej S12/17.

Przedsięwzięcie wymaga budowy dróg kołowania w kierunku obiektów CARGO oraz nowych płyt postojowych. Jednakże wariant umożliwia całkowite oddzielenie obiektów obsługi CARGO od obsługi pasażerskiej. Dotyczy to również obsługi statków powietrznych, gdyż możliwe jest w tym wariantcie kierowanie samolotów transportowych do nowej strefy CARGO, odrębnej w stosunku do możliwości kołowania, postoju i obsługi samolotów pasażerskich.

W przedłożonym raporcie dokonano porównania oddziaływań analizowanych wariantów i stwierdzono, że wariant 1 będzie korzystniejszy w odniesieniu do następujących elementów środowiska objętych oceną: powierzchnia ziemi, zwłaszcza gleby oraz rzeźba terenu, krajobraz, fauna, hałas (szczególnie jeżeli chodzi o lokalizację Cargo, która w wariantcie 2 jest mniej korzystna, ponieważ jest położona bliżej terenów chronionych gm. Wólka), powietrze.

W związku z tym wariant 1, proponowany przez wnioskodawcę, wskazano jako najkorzystniejszy dla środowiska. Wskazano, że wariant 1 umożliwia osiągnięcie wszystkich zakładanych celów rozwojowych Portu Lotniczego Lublin S.A., zwłaszcza rozwój ruchu pasażerskiego oraz towarowego i stałe podnoszenie jakości świadczonych usług w celu zapewnienia wysokiego poziomu satysfakcji klientów.

Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przychylił się do stanowiska inwestora ustalił środowiskowe uwarunkowania dla wariantu 1.

W niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 80 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) zostały wzięte pod uwagę wyniki opinii/uzgodnień właściwych organów, ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.



Przedmiotowe przedsięwzięcie wiąże się z emisją hałasu do środowiska. Zgodnie z Raportem o oś w zasięgu potencjalnego oddziaływania przedmiotowego lotniska znajdują się podlegające ochronie przed hałasem tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny mieszkaniowo-usługowe i tereny zabudowy zagrodowej, a uwzględniając oddziaływanie powodowane w wyniku operacji lotniczych – także teren szpitala, domu opieki społecznej oraz zabudowy zamieszkania zbiorowego.

Zgodnie z Tabelą 2 załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112), dopuszczalne poziomy hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych wynoszą:

- dla terenów szpitali, domów opieki społecznej – 55 dB w porze dnia i 45 dB,
- dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej i zamieszkania zbiorowego, terenów mieszkaniowo-usługowych – 60 dB w porze dnia i 50 dB w porze nocy.

Zgodnie natomiast z Tabelą 1 załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112), dopuszczalne poziomy hałasu powodowanego przez pozostałe obiekty i działalność będącą źródłem hałasu wynoszą:

- dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów szpitali i domów opieki społecznej – 50 dB w porze dnia i 40 dB w porze nocy,
- dla terenów zamieszkania zbiorowego, mieszkaniowo-usługowych i terenów zabudowy zagrodowej – 55 dB w porze dnia i 45 dB w porze nocy.

W przypadku niewykorzystania terenów zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązują na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

W zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się ponadto zabudowa, dla której zgodnie z art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t. j. z 2022 r., poz. 2556 ze zm.) ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.

Z Raportu o oś wynika, że źródłem hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie przede wszystkim ciężki sprzęt budowlany wykorzystywany podczas przygotowania terenu do budowy i prowadzenia prac ziemnych związanych przykładowo z przygotowaniem wykopów pod fundamenty, a poza tym także dostawa i wylanie betonu w związku z wykonywaniem fundamentów oraz sprzęt wykorzystywany podczas wyburzeń i wykonywania prac rozbiórkowych.

Zgodnie z Raportem planowane przedsięwzięcie realizowane będzie etapami przy jednoczesnym funkcjonowaniu lotniska. Prace będą prowadzone głównie w jego południowej i środkowej części. Nie zakłada się prowadzenia prac jednocześnie we wszystkich przewidywanych lokalizacjach. W związku z tym emisja hałasu będzie występować okresowo w różnych częściach portu lotniczego. Prace wykonywane będą w porze dziennej. Oddziaływanie to ustanie po zaprzestaniu prac.

W celu określenia zasięgu uciążliwości akustycznej w okresie realizacji inwestycji przeprowadzono w Raporcie obliczenia poziomu hałasu w środowisku, uwzględniając wszystkie istotne źródła emisji.

Z przeprowadzonej analizy wpływu etapu realizacji przedsięwzięcia na klimat akustyczny wynika, że ze względu na odległość dzielącą najbliższe tereny chronione przed hałasem od



terenu inwestycji w czasie prowadzenia prac budowlanych przedsięwzięcie nie będzie uciążliwe dla mieszkańców terenów przyległych.

Jedynym procesem będącym źródłem istotnego oddziaływania akustycznego na etapie realizacji inwestycji będzie prowadzenie prac rozbiórkowych, wymagające zastosowania ciężkiego sprzętu (np. rozbiórki nawierzchni betonowych). Prace te mogą powodować uciążliwości akustyczne na terenie zabudowy mieszkaniowej m. Franciszków. W związku z tym, w przypadku prowadzenia tego typu prac w rejonie tej zabudowy stosowane będą tymczasowe przenośne ekrany akustyczne.

Aktualnie lotnisko obsługuje samoloty pasażerskie. Operacje lotnicze odbywają się głównie w porze dziennej i sporadycznie w porze nocnej.

W przypadku przedmiotowego lotniska od 2013 r. prowadzony jest ciągły monitoring hałasu od operacji lotniczych odbywających się na terenie Portu Lotniczego Lublin S.A. W ramach tego monitoringu wykonywane są badania hałasu w punktach pomiarowych zlokalizowanych po wschodniej i zachodniej stronie lotniska (w miejscowościach Świdnik i Janowice), w sąsiedztwie osi drogi startowej, tj. w obszarach narażonych na hałas lotniczy w największym stopniu. Pomiarów obejmują wyłącznie operacje startów i lądowań, i nie uwzględniają oddziaływania tych elementów lotniska, które klasyfikuje się jako pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu.

Zgodnie z Raportem, na podstawie pomiarów przeprowadzonych w okresie od początku funkcjonowania lotniska do końca listopada 2021 r. można stwierdzić, że w stanie istniejącym nie występuje ponadnormatywne oddziaływanie lotniska w zakresie wynikającym z emisji hałasu do środowiska powodowanego przez ww. operacje lotnicze.

Funkcjonowanie portu lotniczego wiąże się z emisją hałasu powodowaną w wyniku operacji lotniczych (starty, lądowania, przeloty statków powietrznych), a także innych (naziemnych) stacjonarnych i mobilnych źródeł hałasu.

W związku z planowanym przedsięwzięciem możliwa będzie obsługa większej liczby samolotów. W ramach przedmiotowej inwestycji planowane jest także wyposażenie lotniska w dodatkowy sprzęt obsługi naziemnej.

Port lotniczy funkcjonuje i będzie funkcjonował we wszystkie dni w roku, zarówno w okresie dnia, jak i w nocy.

W Raporcie przeanalizowano oddziaływanie akustyczne lotniska na etapie jego funkcjonowania, zarówno w zakresie emisji hałasu lotniczego (operacje lotnicze), jak i hałasu powodowanego przez źródła naziemne.

W oparciu o koncepcję i projekt zagospodarowania terenu, prognozę ruchu lotniczego oraz dane charakteryzujące docelową technologię lotniska przeprowadzono obliczenia rozkładu pola akustycznego.

Uciążliwość akustyczna lotniska będzie w istotny sposób zmieniać się z czasem, wraz ze wzrostem ilości operacji lotniczych. Obliczenia przeprowadzono dla ilości operacji lotniczych jakie planuje się realizować docelowo po rozbudowie lotniska (tj. dla roku 2031). Obliczenia wykonano dla pory dziennej oraz dla pory nocnej.

Do przeprowadzenia obliczeń zastosowano dwie metodyki obliczeniowe w zależności do tego, jakiego rodzaju hałas emitowany jest środowiska.

Zastosowano odrębną metodykę do obliczeń hałasu od operacji lotniczych (starty, lądowania, przeloty) oraz odrębną metodykę dla źródeł naziemnych funkcjonujących w granicach Portu Lotniczego Lublin S.A.

Przy prognozowaniu hałasu założono, iż operacje będą wykonywać samoloty klasy B737, B757, A320 oraz A310 (zgodnie z Raportem będą one stanowić 90 – 100% składu



samolotów korzystających z lotniska). W analizie przyjęto równy udział samolotów każdego typu.

Przeprowadzone obliczenia zakładają wykonywanie standardowych (a nie cichych) procedur startów i lądowań samolotów.

Prognoza oddziaływania akustycznego opracowana została dla danych o ilości operacji lotniczych dla 2031 roku (tj. ilości operacji lotniczych jakie planuje się realizować docelowo po rozbudowie lotniska). Do obliczeń rozkładu poziomu hałasu przyjęto, że roczna ilość operacji w roku 2031 wynosić będzie 14000.

Do analizy przyjęto dzienny i nocny udział operacji lotniczych wynoszący odpowiednio 85 i 15%. Ilość operacji lotniczych i ich udział w poszczególnych porach doby, przyjęte przy prognozowaniu oddziaływania akustycznego wynosi: 11900 operacji dla pory dnia i 2100 dla pory nocy (założenia bardziej niekorzystne dla środowiska).

Analiza oddziaływania akustycznego opiera się na ilości operacji lotniczych jakie mają miejsce w okresie największego obciążenia lotniska. Największy ruch lotniczy występuje w okresie półroczna: kwiecień – wrzesień, a szczytowym miesiącem jest czerwiec, kiedy to odbywa się 11% ogólnej liczby operacji lotniczych.

Oddziaływanie akustyczne portu lotniczego określono w oparciu o największe dobowe obciążenie operacjami lotniczymi.

Zgodnie z Raportem operacje lotnicze mogą być wykonywane z progu 07 lub 25 w zależności od panujących warunków pogodowych, co oznacza, że danej doby wszystkie operacje mogą odbyć się z progu 07 lub 25. Z tego względu obliczenia przeprowadzono dla dwóch odrębnych sytuacji:

- 1) wszystkie operacje w dobie odbywają się z progu 07,
- 2) wszystkie operacje w ciągu doby odbywają się z progu 25.

Następnie zasięgi te połączono, uzyskując strefy o symetrycznym względem punktu referencyjnego lotniska (ARP) kształcie, odpowiadające maksymalnemu zasięgowi izolinii normatywnych.

Z Raportu ooś wynika, że w analizie akustycznej przyjęto założenia najbardziej niekorzystne dla środowiska.

Na podstawie wyników przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że wykonywanie operacji lotniczych będzie powodowało ponadnormatywne oddziaływania akustyczne.

Mimo prognozowanych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w niniejszej decyzji nie stwierdza się konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, ze względu na to, że ponadnormatywne oddziaływania akustyczne, prognozowane są dla docelowej liczby operacji lotniczych, zakładanej dla roku 2031. Zgodnie z Raportem, w najbliższych latach po zrealizowaniu przedmiotowej inwestycji nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Nie można natomiast wykluczyć wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych poza terenem lotniska po osiągnięciu wysokiego pułapu ilości operacji lotniczych w kolejnych latach.

Ze względu na powyższe, a także z uwagi na to, że wykonana w Raporcie ooś prognoza oddziaływania akustycznego obarczona jest niepewnością, dla określenia rzeczywistego wpływu przedsięwzięcia na tereny/budynki podlegające ochronie przed hałasem niezbędne jest wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie określonym w pkt. II sentencji niniejszej decyzji.

Przedmiotowe lotnisko podlega obowiązkowi prowadzenia pomiarów hałasu od startów, lądowań i przelotów samolotów, wynikającemu z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią



tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r., poz. 824 ze zm.). W związku z powyższym rzeczywiste oddziaływanie w tym zakresie będzie również monitorowane w ramach tego obowiązku.

Zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 19 maja 2010 r., znak: RDOŚ-06-WOOS-6650/37-9/09/sm/kpa wydaną dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa Regionalnego Portu Lotniczego: Port Lotniczy Lublin S.A. (Świdnik)” (zmienianą kolejnymi decyzjami) dla przedmiotowego lotniska obowiązuje wymóg prowadzenia okresowych (co 5 lat) pomiarów hałasu w środowisku od operacji lotniczych w następujących punktach pomiarowych:

- Świdnik, osiedle Żwirki i Wigury (ul. Żwirki i Wigury/ul. Matejki), ul. Lotnicza
- Świdnik Mały Kolonia
- Świdnik Duży Drugi
- Franciszków (ul. Szkolna /ul. Spokojna)
- Janowice (zachodnia część)
- Jacków (zachodnia część)
- Lublin, Zadębie Pierwsze (ul. M. Rataja)
- Lublin, Felin (ul. Doświadczalna)
- Lublin, Os. Jagiellońskie
- Lublin, Kośminek (ul. Sokolniki, ul. Żurawia)
- Lublin, Os. Kruczkowskiego (ul. Kraszewskiego/ul. Dunikowskiego)
- Lublin, Kolonia Biskupie

W związku z powyższym dla przedmiotowego przedsięwzięcia należy kontynuować obecnie prowadzony monitoring, natomiast w związku ze spodziewanym zwiększeniem zasięgu akustycznego oddziaływania lotniska w wyniku planowanej inwestycji pomiary należy wykonywać dodatkowo we wskazanych w sentencji niniejszej decyzji punktach pomiarowych, tj.:

- Lublin, Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej MSWiA, ul. Grenadierów
- Krzesimów, Dom Pomocy Społecznej

Wobec powyższego w pkt. III sentencji niniejszej decyzji wskazano, by w ramach monitoringu uwzględnić wszystkie ww. punkty pomiarowe, natomiast dla zachowania ciągłości badań i możliwości porównywania uzyskanych wyników – kontynuować pomiary akustyczne prowadzone w ramach stałego monitoringu hałasu pod trasami przylotu i odlotu statków powietrznych w dwóch istniejących stacjach monitoringowych.

Po osiągnięciu łącznie ponad 10 tys. startów, lądowań i przelotów statków powietrznych w roku kalendarzowym ciągle pomiary hałasu w środowisku powinny być prowadzone we wszystkich ww. punktach pomiarowych zgodnie z § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r., poz. 824 ze zm.). Pomiary hałasu od operacji lotniczych należy prowadzić zgodnie z metodyką referencyjną określoną w ww. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r.

W przypadku stwierdzenia w ramach analizy porealizacyjnej, czy też badań monitoringowych ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego powodowanego w wyniku operacji lotniczych podejmowane będą stosowne działania mające na celu ograniczenie hałasu.

Zgodnie z Raportem, źródłami hałasu innymi niż ww. operacje lotnicze podczas funkcjonowania przedsięwzięcia na terenie portu lotniczego będą w szczególności:



- kołowanie statków powietrznych z drogi startowej na płyty postojowe albo w odwrotnym kierunku z płyty postojowej na drogę startową wyznaczonymi do tego celu drogami kołowania,
- pracę obsługi naziemnej i wykorzystywane przez nią urządzenia techniczne np. podczas przetaczania paliwa z samochodu cysterny do zbiorników samolotu, przejazdy pojazdów technicznych,
- praca generatorów mocy APU/GPU kilka – kilkanaście minut przed startem statku powietrznego, albo w całym okresie postoju na płycie lotniska,
- ruch pojazdów podróźnych (parkingi i drogi dojazdowe),
- pracę systemów nagłośnieniowych,
- pracę systemów technicznych zapewniających właściwe warunki w budynkach portu lotniczego (systemy wentylacyjne, grzewcze itp.),
- środki odstraszania akustycznego zwierząt,
- odladzanie samolotów w okresie zimowym,
- funkcjonowanie stanowisk przeładunku paliw lotniczych przy bazie paliw.

Zgodnie z Raportem spośród ww. źródeł hałasu najistotniejsze znaczenie dla stanu klimatu akustycznego w otoczeniu portu lotniczego ma kołowanie samolotów w okresie po lądowaniu i przed startem oraz praca generatorów mocy APU lub GPU.

Zgodnie z Raportem, przeprowadzone analizy wskazują na możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku od źródeł naziemnych wraz ze wzrostem ilości operacji lotniczych.

Z analizy oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia wynika, że po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania przekroczenia poziomów dopuszczalnych nie będą jeszcze występować. Niemniej jednak, ze względu na zakres planowanej inwestycji i potrzebę określenia rzeczywistego oddziaływania lotniska w zakresie wynikającym z emisji hałasu powodowanego nie tylko przez operacje startów, lądowań i przelotów statków powietrznych, obowiązkiem sporządzenia analizy porealizacyjnej objęto również naziemne źródła emisji.

Pomiary hałasu należy prowadzić na terenach najbliższej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w m. Franciszków zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt. II sentencji niniejszej decyzji.

W przypadku stwierdzenia w ramach analizy porealizacyjnej ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego powodowanego przez naziemne źródła emisji podejmowane będą stosowne działania mające na celu ograniczenie hałasu.

Analizą akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia objęto również zabudowę, dla której ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. W odniesieniu do tej zabudowy prognozuje się, że wymagany poziom hałasu w budynkach powinien być dochowany. Rzeczywisty wpływ przedsięwzięcia na warunki akustyczne w budynkach znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie określony w sporządzanej porealizacyjnej analizie akustycznej, o której mowa w pkt. VI sentencji.

Z analizy akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że nie przewiduje się wystąpienia skumulowanego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami w zakresie wynikającym z emisji hałasu do środowiska.

Na etapie realizacji, funkcjonowania i likwidacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia poza granicami Portu Lotniczego oddziaływania wynikającego z emisji drgań. Jedynie prace prowadzone z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu, wykonywane w okresie realizacji inwestycji, mogą powodować lokalnie w granicach Portu drgania gruntu. Będą to jednak oddziaływania o charakterze lokalnym.



Z analizy oddziaływania przedsięwzięcia w tym zakresie wynika, że ze względu na lokalizację inwestycji względem zabudowy mieszkaniowej wykonywane prace nie spowodują negatywnego wpływu na budynki i ludzi w budynkach.

W Raporcie o oś przeanalizowano możliwe oddziaływanie przedsięwzięcia w zakresie wynikającym z emisji promieniowania elektromagnetycznego.

Z Raportu o oś wynika, że planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z wykorzystywaniem lub montażem urządzeń i instalacji energetycznych stwarzających zagrożenie promieniowaniem elektromagnetycznym o częstotliwości 50 Hz, którego natężenie składowej elektrycznej lub magnetycznej osiągnęłoby lub przekroczyłoby wartości dopuszczalne.

Funkcjonowanie lotniska wymaga wykorzystywania urządzeń, systemów radionawigacyjnych, radiokomunikacyjnych, radiolokacyjnych, wykorzystujących właściwości promieniowania elektromagnetycznego.

Zgodnie z Raportem, w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nie podlega zmianie istniejący system radionawigacyjny DVOR/DME, istniejący system wspomagania lądowania statków powietrznych ILS oraz istniejący system radiolinii. W związku z planowanym przedsięwzięciem przewiduje się natomiast:

- budowę nowego budynku wieży kontroli lotów (TWR) lub alternatywnie posadowienie masztu do obsługi zdalnej ruchu lotniczego,
- budowę centrum nadawczo-telekomunikacyjnego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, obejmującego m. in. realizację masztu.

Zgodnie z Raportem wszystkie urządzenia stanowiące źródło promieniowania znajdują się na zamkniętym terenie lotniska oraz na znacznej wysokości nad poziomem terenu, co powoduje, że zasięg potencjalnego ponadnormatywnego oddziaływania będzie ograniczony do miejsca lokalizacji danego urządzenia czyli do przestrzeni niedostępnej dla ludzi. Urządzenia te nie powinny zatem stanowić uciążliwości dla środowiska. W opinii sanitarnej Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Dorohusku znak: NS 700/1.3/21 z dnia 25.01.2023 r. zawarto informację, że zgodnie z art. 122a ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn.zm.) należy wykonać pomiary poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku, przy czym dotyczy to tylko urządzeń, których równoważna moc promieniowania izotropowo wynosi nie mniej niż 15 W, a emisja pola elektromagnetycznego zawiera się w częstotliwościach od 30 kHz do 300 GHz. Ponadto Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Dorohusku w ww. opinii wskazał także, że należy zaprojektować usytuowanie urządzeń i instalacji związanych z generowaniem pól elektromagnetycznych w sposób zapewniający nieprzekroczenie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku, wykluczający oddziaływanie na ludzi i na położone w sąsiedztwie obiekty budowlane związane ze stałym pobytem ludzi zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 19 grudnia 2019 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz. U. z 2019 r. poz. 2448).

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne podczas budowy będą: emisja spalin pochodząca z silników pracujących maszyn i urządzeń oraz środków transportu, emisja pyłów powstająca podczas przemieszczenia mas ziemnych, manipulacji sypkimi materiałami budowlanymi oraz podczas transportu materiałów pylących.

W celu ograniczenia oddziaływania inwestycji na jakość powietrza na etapie realizacji należy stosować rozwiązania minimalizujące, w tym: prace należy prowadzić przy użyciu urządzeń i maszyn w dobrym stanie technicznym, gwarantujących dotrzymanie dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu. Prace budowlane i transportowe



należy zorganizować w sposób skutkujący ograniczeniem do minimum czasu pracy pojazdów i maszyn budowlanych, w tym eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym. Zaleca się zorganizowanie placu budowy, zaplecza oraz dróg technicznych w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie. Przemieszczanie się maszyn budowlanych i środków transportowych należy zorganizować po wytyczonych drogach dojazdowych, w pierwszej kolejności siecią istniejących dróg, tak, aby ograniczyć do minimum użytkowanie dróg gruntowych (w tym tymczasowych) będących źródłem pylenia. Prowadzić uważny załadunek materiałów sypkich na samochody. Materiały sypkie i pyłące należy przewozić i magazynować w sposób ograniczający emisję pyłów. W okresach suchych i wietrznych należy ograniczyć pylenie na terenie budowy poprzez zraszanie powierzchni placu budowy i dróg technicznych. Rozbudowa Portu Lotniczego Lublin S.A. będzie realizowana etapowo i w zależności od etapu w różnych miejscach, gdzie zlokalizowane zaplecze budowy i realizacja prac, będą koncentrowały się uciążliwości związane z pracami budowlanymi, ruchem pojazdów i maszyn roboczych oraz przemieszczaniem mas zmiennych. Oddziaływanie inwestycji w okresie budowy będzie miało charakter czasowy, ograniczony do okresu realizacji inwestycji.

Funkcjonowanie lotniska oraz prowadzenie operacji lotniczych jest i będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza, wynikających głównie z ruchu samolotów (spalanie paliwa lotniczego), ruchu samochodów po parkingach, ruchu pojazdów obsługi naziemnej, agregatów prądotwórczych stacjonarnych zainstalowanych na terenie lotniska (użytkowane w sytuacjach awaryjnych).

Port Lotniczy nie eksploatuje własnych źródeł ciepła. Jest on zasilany w energię cieplną z zewnętrznego źródła (ciepłownia DALKIA w Świdniku). Ogrzewanie obiektów funkcjonujących na terenie Portu Lotniczego jest realizowane na trzy sposoby: a) ogrzewanie elektryczne: małe obiekty kubaturowe (Baza Paliw, kontenery SOL, budynek techniczny terminala, budynek magazynowy CARGO, sanitariaty i korytarze w budynku terminala pasażerskiego); b) ogrzewanie z zastosowaniem pomp ciepła powietrze – powietrze: budynek BTG, budynek LSRG; c) ogrzewanie za pomocą ciepła technologicznego na potrzeby c.o. c.w.u. i wentylacji, które jest dostarczane w postaci czynnika grzewczego wysokich parametrów do węzła cieplnego zlokalizowanego na poziomie -1 w budynku terminal pasażerskiego. Ogrzewanie nowoprojektowanych obiektów oparte będzie o rozbudowę i modernizację istniejącej sieci ciepłowniczej wewnętrznej.

Na terenie lotniska prowadzone będą operacje tankowania i przeładunku paliw. Jak podkreślono w dokumentacji paliwa przeładowywane będą przy pomocy złączy całkowicie hermetycznych oraz przy wykorzystaniu wahadła gazowego. Z uwagi na niską emisję, ww. procesów nie uwzględniono w obliczeniach stężeń maksymalnych.

W raporcie w ramach wykonanej analizy przeprowadzono inwentaryzację źródeł emisji zanieczyszczeń kwalifikujących się do obliczeń, sporządzono charakterystykę parametrów techniczno-ruchowych źródeł i emitorów zanieczyszczeń, wykonano obliczenia rozkładu stężeń zanieczyszczeń średniorocznych, maksymalnych oraz częstości występowania stężeń maksymalnych większych od dopuszczalnych, opisano oddziaływanie planowanej inwestycji z punktu widzenia ochrony najbliższej zabudowy mieszkaniowej oraz chronionych obiektów przyrodniczych, określono potrzebę (lub jej brak) podejmowania dodatkowych działań mających na celu ochronę powietrza atmosferycznego przed zanieczyszczeniem, określono obowiązki inwestora wynikające z obowiązującego prawa ochrony środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego.



Do oszacowania wielkości emisji z operacji lotniczych wykorzystano program EDMS. Maksymalną emisję godzinową i roczną z przejazdów samochodów poruszających się po terenie planowanej inwestycji obliczono za pomocą programu OPERAT FB.

Obliczenia stężeń maksymalnych zanieczyszczeń w powietrzu przeprowadzono zgodnie z metodyką referencyjną określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 nr 16 poz. 87). W obliczeniach uwzględniono tło zanieczyszczeń zgodnie z informacją GIOŚ oraz dane meteorologiczne charakteryzujące warunki w rejonie przedmiotowej inwestycji. Po przeanalizowaniu obszaru w promieniu 10 h, stwierdzono, że w tym obszarze nie są zlokalizowane wyższe niż parterowe budynki podlegające ochronie na mocy ww. rozporządzenia. W modelu obliczeniowym wprowadzono jednak dodatkowe emitory o zmiennej wysokości prezentujące startujące i lądujące samoloty, które unoszą się poza teren lotniska na wysokość do 800 metrów. W przeprowadzonej analizie wprowadzone punkty dodatkowej siatki obliczeń, w obrębie budynków mieszkalnych położonych w sąsiedztwie terenu lotniska, na trasie przelatujących samolotów. Punkty te wprowadzono w miejscach najbardziej narażonych na występowanie przekroczeń, w miejscach gdzie emisja jest najwyższa (najniższy pułap przelotu). Dla każdego budynku wprowadzono punktu na wysokości od 1 do 6 metrów nad poziomem terenu.

W analizie ujęto dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pył PM 10, pył PM 2,5, tlenek węgla, benzen, węglowodory aromatyczne i alifatyczne.

Przeprowadzona analiza wykazała, że dotrzymane będą standardy jakości powietrza określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (t.j. Dz.U. z 2021r. poz. 845) oraz wartości odniesienia określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, Poz. 87) zarówno na poziomie terenu, jak i w każdym dodatkowych punktów obliczeniowych znajdujących się poza granicami terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

W związku z brakiem przekroczeń standardów jakości powietrza nie przewiduje się analizy porealizacyjnej w tym zakresie.

W niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożono natomiast obowiązek prowadzenia monitoringu w zakresie oddziaływań na jakość powietrza. W okresie eksploatacji należy prowadzić stały monitoring jakości powietrza poprzez wykonywanie ciągłych pomiarów stężeń dwutlenku azotu w powietrzu, wykonywanych w czterech punktach monitoringowych, usytuowanych poza terenem lotniska w rejonie północnej, południowo - wschodniej, południowej i zachodniej granicy terenu lotniska. Dla zapewnienia porównywalności wyników, badania tła zanieczyszczeń powietrza akustycznego i pomiary stężeń zanieczyszczeń powietrza powinny być wykonywane w tych samych punktach pomiarowych.

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) Nr 406 Niecka Lubelska (Lublin). Jest to zbiornik wodny porowoszczelinowy wykształcony w utworach górnej kredy.

Inwestycja nie znajduje się w zasięgu obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, a także stref ochronnych ujęć wód podziemnych.

Na podstawie Mapy hydrogeologicznej Polski 1:50000 (arkusz Lublin) pierwszy poziom wód podziemnych zlokalizowany jest na głębokości 5 - 10 m. p. p. t. Na terenie przedsięwzięcia oraz w najbliższym sąsiedztwie nie zidentyfikowano ujęć wód podziemnych.



Wg Mapy Podziału Hydrograficznego Polski w odległości ok. 200 m w kierunku południowo wschodnim od granic lotniska przepływa ciek Rów Graniczny (stanowiący dopływ rzeki Stoki, będącej lewym dopływem rzeki Wieprz), a w odległości ok. 2 km w kierunku północno zachodnim przepływa rzeka Dopływ spod Świdnika, mająca ujście do rzeki Bystrzycy.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły - rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300) dokonano oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko ze względu na możliwy negatywny wpływ tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej kodem europejskim:

- RW20000624674 Dopływ spod Świdnika. Jest to naturalna, monitorowana część wód, typ Potok lub mała rzeka wyżynna na podłożu węglanowym. Ocena stanu JCWP – zły. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone. Zidentyfikowano presje troficzne – odpływ miejski (wody opadowe) oraz nawożenie i depozycja oraz źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone). Presje zasalające – eutrofizacja (źródło zgodne ze źródłem troficznym). Presje hydromorfologiczne – prostowanie koryta – rzeki główne, obiekty mostowe – rzeki główne, górnictwo.

Typ odstępstwa: art. 4 ust. 4 RDW – odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych, ze względu na nie osiągnięcie (lub zagrożenie) celów środowiskowych przez JCWP w zakresie wskaźników fizykochemicznych: OWO. Odstępstwa czasowe są spowodowane warunkami naturalnymi – JCWP nie cechuje się naturalną podatnością na presję wskutek niekorzystnych wartości potencjału sorpcyjnego, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstąpienia jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.

Typ odstępstwa: art. 4 ust. 5 RDW – ustalenie mniej rygorystycznych celów środowiskowych, ze względu na nieosiągnięcie celów środowiskowych przez JCWP w zakresie fosforanów. Uzasadnieniem odstąpienia są warunki naturalne będące trwałą przyczyną nieosiągnięcia celów środowiskowych – dopływy zanieczyszczeń z innej JCWP. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspakajają ważne potrzeby społeczno-ekonomiczne i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstąpienia jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.

JCWP stanowi obszar ochronny wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych.

- RW200006245499 Stoki. Jest to naturalna, monitorowana część wód, typ - Potok lub mała rzeka wyżynna na podłożu węglanowym. Ocena stanu JCWP – zły.

Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako niezagrażone.

Główne źródła presji troficznych, zasalających i hydromorfologicznych to: nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe), a także eutrofizacja oraz budowle piętrzące – rzek główne i obiekty mostowe-pozostałe rzeki.



Typ odstępstwa: art. 4 ust. 4 RDW – odroczenie terminu osiągnięcia celów środowiskowych, ze względu na nie osiągnięcie (lub zagrożenie) celów środowiskowych JCWP w zakresie wskaźników fizykochemicznych: fosforany. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi – JCWP nie cechuje się naturalną podatnością na presję wskutek niekorzystnych wartości potencjału sorpcyjnego, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.

Typ odstępstwa : art. 4 ust. 5 RDW – ustalenie mniej rygorystycznych celów środowiskowych, ze względu na nieosiągnięcie celów środowiskowych przez JCWP w zakresie wskaźników: przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C oraz IO (wartość wskaźników krzemkowych). Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspakajają ważne potrzeby społeczno-ekonomiczne i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.

JCWP stanowi obszar ochronny wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszar przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie i poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonych kodem:

- PLGW200089, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrażone. Dla JCWPd nie ustanowiono odstępstw od osiągnięcia celów środowiskowych.

JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

- PLGW200090, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrażone. Dla JCWPd nie ustanowiono odstępstw od osiągnięcia celów środowiskowych.

JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Zachodni fragment terenu lotniska znajduje się w zasięgu ostoi Natura 2000: Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Świdnik” (PLH060021). Od strony zachodniej lotnisko sąsiaduje z Użytkiem Ekologicznym „Siedlisko Susła Perełkowanego”.

Szacunkowa łączna powierzchnia zabudowy elementów lotniska przewidzianych do realizacji wynosi ok. 281 000 m<sup>2</sup>, tj. ok. 28,1 ha plus obszar planowanej w przyszłości farmy fotowoltaicznej, która nie wchodzi w zakres przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie nie zakłada rozbudowy istniejącej bazy paliw. Nie przewiduje się w ramach przedsięwzięcia zmiany technologii przechowywania, dystrybucji paliw oraz realizacji dodatkowych zbiorników magazynowych. Zbiorniki istniejące będą wystarczające do obsługi przewidywanego ruchu lotniczego. Baza paliwowa jest zaopatrywana w paliwo przez cysterny samochodowe, które przetankowują paliwo do naziemnych zbiorników magazynowych, o których mowa powyżej. Z kolei zaopatrywanie statków powietrznych w paliwo realizowane jest z wykorzystaniem cystern lotniskowych.

W ramach planowanego przedsięwzięcia zakłada się możliwość etapowania inwestycji, tj. możliwość odrębnej budowy poszczególnych obiektów (np. rozbudowa



terminala, budowa centrum CARGO, budowa drogi kołowania), co uwarunkowane jest zarówno szerokim zakresem prac oraz potrzebą zapewnienia normalnego funkcjonowania lotniska podczas prac budowlanych.

Czas realizacji przedsięwzięcia będzie zależny od etapu prowadzonych prac. Sposób realizacji przedsięwzięcia zakłada, że zaplecza budowy będą zlokalizowane w różnych lokalizacjach, w zależności od miejsca i okresu prowadzenia prac. Prace budowlane będą dotyczyć środkowej i południowej części lotniska.

Na etapie realizacji inwestycji wystąpi zapotrzebowanie na wodę na cele sanitarne pracujących załóg budowlanych. Niewielkie ilości wody będą wykorzystywane także na potrzeby budowlane (np. polewanie powierzchni betonowych w celu zabezpieczenia ich przed pękaniem). Woda może być dostarczana z wodociągu lub beczkowozami. Pracownicy, wykonujący prace związane z realizacją przedsięwzięcia korzystać będą z sanitariatów przenośnych, które będą regularnie opróżniane, a ścieki wywożone na oczyszczalnię.

Na etapie realizacji inwestycji należy oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska wodno-gruntowego, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych, należy zorganizować zaplecze, utwardzić wszystkie miejsca postoju maszyn. Materiały składowane na terenie przedsięwzięcia, stanowiące potencjalne źródło zanieczyszczenia wód podziemnych (np. oleje techniczne, farby, lakiery itp.) będą magazynowane na szczelnym podłożu, uniemożliwiającym przenikanie ewentualnych zanieczyszczeń do gruntu i wód, wyposażonym w sorbenty umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków. W sytuacjach awaryjnych (np. rozlanie paliwa) podejmowane będą natychmiastowe działania dla usunięcia zanieczyszczonego gruntu i zabezpieczenia przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód podziemnych. Tankowanie maszyn/sprzętu w miejscu wyposażonym w szczelną posadzkę, uniemożliwiającą przenikanie ewentualnych zanieczyszczeń do gruntu i wód. Punkt ewentualnego tankowania maszyn/urządzeń wykorzystywanych w budowie będzie wyposażone w sorbenty umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków paliw.

W przypadku ewentualnego zanieczyszczenia mas ziemnych substancjami niebezpiecznymi, niezwłocznie podjęte będą działania mające na celu uniemożliwienie dalszego przemieszczania się substancji niebezpiecznej w gruncie, usunięcie zanieczyszczonego gruntu i przeprowadzenie badań mających na celu ustalenie ewentualnych pozostałości zanieczyszczeń w gruncie.

Na etapie eksploatacji, w związku ze wzrostem ilości podróźnych przewiduje się wzrost zapotrzebowania na wodę i ilości odprowadzanych ścieków bytowych. Pobór wody, podobnie jak dotychczas, prowadzony będzie z wodociągu zewnętrznego - sieci zakładowej PZL-Świdnik.

Zakłada się iż 95% zużycia wody stanowić będą ścieki socjalno-bytowe, które powstają przede wszystkim w obrębie terminala pasażerskiego, a w dużo mniejszym stopniu w pracowniczych pomieszczeniach sanitarnych (w obrębie poszczególnych obiektów lotniskowych). Powstające ścieki, podobnie jak dotychczas, odprowadzane będą do zewnętrznej kanalizacji ścieków komunalnych - do kolektora Świdnik- Lublin (Hajdów).

Obecnie ścieki przemysłowe nie są wytwarzane na terenie Portu. Planowana jest jednak budowa myjni samochodowej na terenie przedsięwzięcia. Ścieki z terenu myjni będą podczyszczane w separatorze związków ropopochodnych przed ich wyprowadzeniem do kanalizacji ścieków komunalnych i kolektora Świdnik – Lublin. Inwestor jest zobligowany do uzyskania pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód w zakresie wprowadzania do urządzeń kanalizacyjnych będących własnością innych podmiotów



ścieków przemysłowych zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego (art. 34 pkt 3 ustawy Prawo wodne).

Na terenie Portu jest eksploatowane stanowisko do odladzania samolotów środkiem specjalnym na bazie glikolu. Odladzanie samolotów prowadzone jest aktualnie na specjalnie do tego przeznaczonej szczelnej płycie, wyposażonej w kanalizację. Aktualnie ilość powstających w ten sposób ścieków, to około 3 m<sup>3</sup> /rok. Docelowo po rozbudowie zakłada się, że ilość ta wyniesie około 20-30 m<sup>3</sup>/rok. Ścieki te będą kierowane do podziemnych zbiorników na glikol (3 zbiorniki o jednakowej pojemności 10 m<sup>3</sup>). Po napełnieniu zbiorników każdorazowo jego zawartość będzie wywożona do utylizacji przez zewnętrzną firmę specjalistyczną.

Wody opadowe i roztopowe z utwardzonych płaszczyzn lotniskowych (droga startowa, drogi kołowania, płyty postojowe, drogi pozostałe, parkingi) są odprowadzane do wewnętrznego systemu kanalizacji deszczowej. Woda opadowa jest retencjonowana w zbiornikach otwartych i kanałach deszczowych, a nadmiar wód opadowych odprowadzany jest do sieci zakładowej PZL Świdnik. Port Lotniczy nie prowadzi pomiaru ilości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych obecnie do kolektora PZL-Świdnik - Lublin.

W związku z planowaną inwestycją, łączna powierzchnia zabudowy lotniska zwiększy się o ok. 363000 m<sup>2</sup> ( w tym planowana w przyszłości i nie wchodząca w zakres przedsięwzięcia farma fotowoltaiczna).

Łączna powierzchnia utwardzona na terenie lotniska po rozbudowie będzie wynosić ok. 699810 m<sup>2</sup>. Przewidywane ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych jakie będą spływać do kanalizacji z terenu istniejącego i projektowanego Portu po rozbudowie przyjęto w ilości ok. 3757 l/s.

Wody opadowe i roztopowe z terenu przedsięwzięcia będą retencjonowane w istniejących i planowanych do budowy zbiornikach otwartych i kanałach deszczowych. Ich łączna pojemność to 16460 m<sup>3</sup>. Istniejące zbiorniki retencyjne zaprojektowane i wykonane z uwzględnieniem I oraz II etapu budowy lotniska mają pojemność 7220 m<sup>3</sup>. Z uwagi na dodatkowe powierzchnie utwardzone i farmę fotowoltaiczną ( w tym planowana w przyszłości i nie wchodząca w zakres przedsięwzięcia), które nie były uwzględnione w bilansie wód opadowych i roztopowych na etapie projektu wykonawczego, przewiduje się dodatkowe zbiorniki retencyjne o łącznej pojemności 5000 m<sup>3</sup>. Objętość kanałów kanalizacji deszczowej przeznaczonych do czasowej retencji wód opadowych i roztopowych to ok. 4240 m<sup>3</sup>. Planowane zbiorniki retencyjne będą wykonane jako szczelne.

Wszystkie urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe są i będą poddawane okresowym przeglądom serwisowym, czyszczeniu i utylizacji produktów ropopochodnych przez firmy specjalistyczne.

Monitoring w zakresie wód podziemnych kontynuowany i prowadzony będzie tak jak dotychczas tj. monitoring w zakresie zanieczyszczenia wód podziemnych z dwóch piezometrów zlokalizowanych na kierunku napływu i odpływu wód w rejonie bazy paliw. Analizy wykonywać należy 2 razy w roku tj. wiosną (m-c marzec, kwiecień) i jesienią (m-c wrzesień – październik) pod kątem występowania sumy benzyn i olejów mineralnych oraz zawartości kadmu i ołowiu.

W świetle dokonanej analizy, mając na względzie charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, stwierdzono, że w wyniku realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko gruntowo-wodne, stan jednolitych części wód, obszarów chronionych oraz na realizację celów środowiskowych określonych w planie gospodarowania wodami.



W przedłożonym raporcie dokonano analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powierzchnię ziemi. Stwierdzono, że występuje możliwość pośredniego zanieczyszczenia powierzchni ziemi w wyniku osiadania i akumulacji w glebie zanieczyszczeń pochodzących z gazów spalinowych emitowanych z silników, zarówno silników lotniczych, jak i silników różnych maszyn i pojazdów wykorzystywanych w obsłudze lotniska. Jak podkreślono planowana rozbudowa lotniska nie przewiduje rozbudowy instalacji istniejącej bazy paliwowej, w tym technologii magazynowania i dystrybucji paliw, jednakże powoduje zwiększenie wyposażenia o dodatkowy sprzęt i urządzenia silnikowe (spalinowe), głównie na potrzeby obsługi strefy CARGO. Ponadto przewidywane jest zwiększenie liczby operacji lotniczych w kolejnych latach, a także wzrost zapotrzebowania na paliwa lotnicze i w konsekwencji wzrost obsługi statków powietrznych (tankowanie) oraz procesów w obrębie istniejącej bazy paliw. Inwestycja powoduje również wzrost udziału powierzchni komunikacyjnych (np. droga kołowania, płyta postojowa, drogi dojazdowe). Wymienione czynniki mogą skutkować większym stopniem, czy też poziomem, zagrożenia wymienionych potencjalnych oddziaływań.

Zagrożenia wynikające z możliwości przedostawania się paliwa lotniczego do gruntu podczas przeładunków, transportu paliwa lotniczego, tankowania, startów i lądowań statków powietrznych mogą pojawiać się przez cały czas funkcjonowania lotniska, a więc określić je należy jako długookresowe (wieloletnie).

Funkcjonowanie lotniska stwarza, oprócz powyższej, potencjalną możliwość zanieczyszczenia powierzchni ziemi w wyniku akumulacji w glebie zanieczyszczeń pochodzących z gazów spalinowych emitowanych z silników samolotów, jak i silników różnych maszyn i urządzeń wykorzystywanych w obsłudze lotniska.

W odniesieniu do gleby znaczenia nabierają w szczególności metale ciężkie oraz substancje ropopochodne. Zanieczyszczenia osiadają na powierzchni ziemi w postaci suchych opadów lub są pochwytywane przez spadające krople deszczu, śniegu czy mgły. Należy jednakże podkreślić, że zanieczyszczenia gruntu w granicach lotniska, czy też w jego rejonie, są zjawiskiem lokalnym, ich koncentracja szybko maleje wraz z odległością od źródła zanieczyszczenia, a ponadto zależą od intensywności ruchu (również pojazdów obsługi lotniska) oraz kierunków panujących wiatrów.

Oceniono potencjalne oddziaływania na jakość powierzchni ziemi dokonując analizy pośredniej (opartej na podstawie materiałów źródłowych) i bezpośredniej (opartej na wynikach pomiarów prowadzonych na terenie lotniska Lublin).

Jakość gleb w zakresie benzyn (suma C6-C12), substancji ropopochodnych (olej mineralny: C12 – C35), ołowiu oraz kadmu, jest w rejonie potencjalnego oddziaływania lotniska stale monitorowana od roku 2012 (stan przed uruchomieniem lotniska). Badania prowadzone są w 19 punktach monitoringowych: G1 – G19, z których część rozmieszczona jest w obrębie lotniska (początek i koniec pasa startowego, rejon bazy paliw), część natomiast w obrębie sąsiadującego od południowego-zachodu obszaru Natura 2000 PLH 060021 „Świdnik”.

Wyniki badań gleb realizowane w rejonie pasa startowego oraz w rejonie bazy i stacji paliw wskazują, że ich wartości, badane w okresie 2010 – 2018, mieszczą się w grupie I dopuszczalnych zawartości substancji powodujących ryzyko (zgodnie z zał. nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz. U z dnia 5 września 2016 r., poz.1395).

Wyniki oznaczeń zawartości metali oraz węglowodorów ropopochodnych w glebach w rejonie pasa startowego oraz w rejonie bazy i stacji paliw, uzyskane podczas ostatnich



badań z października 2018 roku wskazują, że w porównaniu do wyników z 2016 roku nastąpiły niewielkie zmiany. Obejmują one wzrost zawartości oleju mineralnego (C12 – C35) jedynie w jednym punkcie G-1, na początku pasa startowego lotniska (wzrost z 12 mg/kg s.m. w 2016 r. do 78±20 mg/kg s.m. w 2018 r.). W punkcie tym zawartość oleju mineralnego mieściła się w grupie III, natomiast w przypadku pozostałych punktów zawartości badanych substancji mieściła się w grupie I dopuszczalnych zawartości substancji powodujących ryzyko.

W porównaniu do standardów obowiązujących dla grupy IV, która obejmuje między innymi tereny komunikacyjne (do takich należy teren lotniska), mierzone na przestrzeni ostatnich lat wartości metali ciężkich oraz węglowodorów są wręcz znikome.

Stale monitorowana jakość gleb w sąsiedztwie lotniska objętego przedsięwzięciem, tj. na terenie obszaru Natura 2000 „Świdnik”, który jest równocześnie terenem „starego” lotniska (trawiaste lotnisko szkoleniowe), wskazuje, że zawartość metali ciężkich oraz węglowodorów zbadana w okresie 2019 – 2020, mieści się w granicach dopuszczalnych zawartości substancji powodujących ryzyko, obowiązujących dla gruntów grupy IV (zgodnie z zał. nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. , poz.1395). Są to ponadto wartości znacznie niższe od dopuszczalnych.

Wyniki uzyskane w maju 2020 roku wskazują, że w porównaniu do wyników z 2012 roku nastąpiły niewielkie zmiany (zarówno okresowe wzrosty jak i spadki) badanych zanieczyszczeń. Wyjątkiem jest punktowy wzrost zanieczyszczeń w punkcie pomiarowym G-11 zanotowany w okresie 2019 - 2020. Punkt ten znajduje się między pasem startowym a płytami prób/startów śmigłowców lotniska trawiastego w Świdniku. Punktowy wzrost zanieczyszczeń wskazuje raczej na inne (lokalne) źródło zanieczyszczenia niż funkcjonowanie sąsiadującego Portu Lotniczego Lublin S.A.

Reasumując, stwierdzono, że występuje wysoki poziom prawdopodobieństwa, że przewidywany stały wzrost łącznej liczby operacji lotniczych w kolejnych latach, nie będzie mieć negatywnego wpływu na jakość gleb poza obszarem lotniska, lub wpływ ten będzie niewielki i nieistotny. Nie wyklucza się natomiast możliwego zanieczyszczenia gruntów w obrębie samego lotniska w wyniku opadu i kumulowania się zanieczyszczeń na powierzchni ziemi. Dotyczy to głównie rejonów dróg kołowania i pasa startowego, czy płaszczyzn postojowych samolotów. Wielkości tych zanieczyszczeń z dużym prawdopodobieństwem nie powinny jednak osiągać wartości dopuszczalnych, a tym samym nie wystąpi istotne zagrożenie skażenia gleb. Z uwagi na to w sentencji niniejszej decyzji nałożono obowiązek prowadzenia monitoringu gleby i ziemi.

W raporcie stwierdzono, że na terenie lotniska należy spełnić standardy określone dla IV grupy gruntów, dotyczące dopuszczalnej zawartości w glebie lub w ziemi substancji stwarzających ryzyko szczególnie istotne dla ochrony powierzchni ziemi.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego związana będzie z wytwarzaniem odpadów, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

W ramach realizacji inwestycji przewidziane są do wytwarzania odpady w wyniku prac budowlanych, funkcjonowaniem pomieszczenia socjalnego pracowników itp. Emisja ta będzie miała charakter czasowy i ograniczy się do najbliższego otoczenia, zaś sposób zagospodarowania odpadów będzie zgodny z ustawą o odpadach oraz aktami wykonawczymi do ustawy.

Z informacji zawartych w dokumentacji wynika, że podczas prac ziemnych przewiduje się powstanie mas ziemnych, które w całości zostaną zagospodarowane na terenie



przedmiotowej inwestycji tj. zasypania wykopów, niwelacji terenu, formowania terenów zielonych, pod warunkiem, że nie będą zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.

Eksploatacja przedmiotowej inwestycji związana będzie z wytwarzaniem odpadów związanych z funkcjonowaniem i utrzymaniem inwestycji oraz infrastruktury technicznej. Stanowiąc je będą odpady niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne.

Odpady powstające na etapie eksploatacji inwestycji (niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne) będą magazynowane selektywnie w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów w szczelnych kontenerach, pojemnikach lub luzem adekwatnie do charakteru magazynowanych odpadów, odporne na działanie znajdujących się w nich substancji.

Stan techniczny pojemników, kontenerów, w których magazynowane będą odpady należy systematycznie kontrolować. W razie konieczności pojemniki, kontenery należy naprawiać lub wymieniać.

Wszystkie odpady wytwarzane na etapie eksploatacji inwestycji będą magazynowane w wyznaczonych miejscach na terenie inwestycji na utwardzonej powierzchni celem minimalizacji przedostawania się odpadów oraz składników odpadów do środowiska gruntowo – wodnego mogących powodować zanieczyszczenie gleby, ziemi oraz środowiska wodnego, oraz pod zadaszeniem lub w zamykanych pojemnikach i kontenerach celem zminimalizowania działania czynników atmosferycznych na odpady oraz ograniczenia do minimum przedostawania się odpadów do środowiska.

Odpady wytworzone na etapie eksploatacji inwestycji będą magazynowane na terenie inwestycji do momentu przygotowania partii transportowej, lecz nie dłużej niż określają to obowiązujące przepisy prawa (art. 25 ust. 4 ustawy o odpadach), po czym przekazywane będą odpowiednim podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami.

Z informacji zawartych w uzupełnieniu do dokumentacji wynika, że funkcjonowanie punktów gastronomicznych firm zewnętrznych znajdujących się na terenie inwestycji związane będzie z wytwarzaniem odpadów. Potencjalny najemca planujący uruchomienie działalności w części usługowej przedmiotowej inwestycji jako posiadacz odpadów będzie odpowiedzialny za prawidłowe magazynowanie wytworzonych przez siebie odpadów oraz prawidłowe dalsze zagospodarowanie odpadów. Na posiadaczu odpadów spoczywać będzie obowiązek prawidłowego postępowania z wytworzonymi przez siebie odpadami.

Sposób postępowania z odpadami komunalnymi powstającymi na etapie eksploatacji inwestycji będzie zgodny z regulaminem utrzymania czystości i porządku na terenie gminy na której będą wytwarzane.

Na terenie Inwestycji będzie prowadzona ilościowa i jakościowa ewidencja wytwarzanych odpadów. Ewidencja odpadów prowadzona będzie elektronicznie poprzez system Bazy Danych Odpadowych (BDO). Ponadto wytwórca odpadów jest zobowiązany do sporządzania rocznych sprawozdań o wytwarzanych odpadach i o gospodarowaniu odpadami. Posiadacz odpadów jest obowiązany do przechowywania dokumentów ewidencji odpadów, przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym sporządzono te dokumenty.

Właściwa gospodarka odpadami na terenie inwestycji poprzez stworzenie prawidłowych warunków magazynowania odpadów zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r, w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 1742), oraz zapewnienie dalszego zagospodarowania wytworzonych odpadów przez uprawnione do tego podmioty w sposób zgodny z przepisami



w zakresie ochrony środowiska spowoduje, że emisja odpadów z terenu inwestycji nie będzie stanowiła negatywnego oddziaływania na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie centrum transportowo-logistycznego (CARGO) oraz rozbudowie infrastruktury obsługowo-magazynowej, technicznej i komunikacyjnej na terenie Portu Lotniczego Lublin S.A realizowane będzie częściowo w granicach obszaru Natura 2000 Świdnik PLH060021. W sąsiedztwie lotniska, od strony południowo-zachodniej, znajduje się użytek ekologiczny pn. „Siedlisko Susła Perełkowanego”. Użytek stanowi siedlisko i stanowisko tego rzadkiego gatunku. Wartość przyrodniczą stanowi trawiasta płyta lotniska w Świdniku, będąca siedliskiem przyrodniczym kolonii susła perełkowanego. Celem ochrony jest: zachowanie korzystnego stanu ochrony kolonii zwartej susła perełkowanego *Spermophilus suslicus*. Granice pozostałych form ochrony przyrody znajdują się w znacznej odległości od planowanej inwestycji. Najbliższymi obszarowymi formami ochrony przyrody w otoczeniu lotniska, znajdującymi się w promieniu około 10 km, są:

- specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Bystrzyca Jakubowicka PLH060096 - położony w odległości ok. 5,1 km na północny-zachód,
- Czerniejowski Obszar Chronionego Krajobrazu - położony w odległości ok. 5,0 km na południe,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Ciemiegi - położony w odległości ok. 5,7km na północny-zachód,
- Rezerwat Przyrody „Wierzchowiska” - położony w odległości ok. 6,7 km na południe,
- Nadwieprzański Park Krajobrazowy - położony w odległości ok.8,5 km na wschód i północny-wschód,
- specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Środkowego Wieprza (PLH060005) - położony w odległości ok. 9,0 km na wschód.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach istniejącego lotniska (Port Lotniczy Lublin S.A.). Otoczenie lotniska stanowią tereny o zróżnicowanym zagospodarowaniu i funkcjach. Są to tereny rolnicze, zabudowa mieszkaniowa, zabudowa przemysłowa, tereny komunikacji drogowej. Najbliższe otoczenie Portu Lotniczego od strony południowej stanowią tereny przemysłowe – Park Przemysłowy w Świdniku. W ich sąsiedztwie, na południowy - zachód od lotniska, znajduje się trawiaste lotnisko Świdnik, które jest użytkowane przez Aeroklub Świdnik oraz wytwórnię śmigłowców PZL Świdnik. Od strony zachodniej sąsiedztwo stanowią tereny użytkowane rolniczo, w przewadze stanowiące grunty orne. Tereny rolnicze pocięte są siecią dróg, przy których ulokowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Zabudowa ta jest mniej lub bardziej zwarta, a administracyjnie są to tereny Świdnika oraz miejscowości Kolonia Świdnik Mały, Świdnik Duży. Od strony północnej rozciąga się duży obszar leśny, tzw. las Poszpitalny. Od wschodu w sąsiedztwie lotniska rozciągają się tereny rolnicze z luźno rozmieszczoną zabudową jednorodzinna miejscowości Janówek i Janowice. Tereny rolne to w przewadze grunty orne, a tylko miejscowo, w obrębie podmokłych obniżień użytki zielone i grunty nieużytkowane. Na południowy - wschód od lotniska rozciągają się grunty wsi Jacków i Franciszków. Od tej strony występują grunty orne oraz zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, przy czym tereny zabudowane mają większy udział, a zabudowa jest tu bardziej zwarta od miejscowości Janowice.

W celu zminimalizowania potencjalnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze w sentencji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożono następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:



- 1) należy ograniczać przestrzenne zagospodarowanie i przekształcenie środowiska przyrodniczego do niezbędnego minimum, w trakcie budowy o ile to możliwe maksymalnie zawęzić pas budowy, co pozwoli ograniczyć bezpośrednio zniszczenie roślin. W żadnym wypadku nie można dopuścić, aby jakiegokolwiek odpady, były składowane na terenie występowania susła perełkowanego w obszarze Natura 2000,
- 2) na czas trwania prac budowlanych należy wykonać tymczasowe pełne ogrodzenie terenu budowy od strony siedlisk kolonii susła perełkowanego, zapewniające ochronę przed niepokojeniem zwierząt zwiększonym ruchem i obecnością ludzi na placu budowy,
- 3) do ogrodzenia placu budowy i/lub obszaru Natura 2000 „Świdnik” należy używać ogrodzeń pełnych np. z blachy falistej, należy wyeliminować ogrodzenie z drutów kolczastych, które stanowią bezpośrednio zagrożenie dla przemieszczających się zwierząt kalecząc je lub zabijając,
- 4) należy przeprowadzać coroczny monitoring kolonii susła perełkowanego na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji w miesiącach czerwiec – sierpień. Monitoring ma obejmować coroczne określenie liczebności i zagęszczenia poszczególnych enklaw kolonii susła perełkowanego. Monitoring należy przeprowadzić z wykorzystaniem metodyki Państwowego Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Opracowany raport z monitoringu każdorazowo należy przedłożyć do RDOŚ w Lublinie w okresie nie dłuższym niż 60 dni od zakończenia monitoringu,
- 5) należy przeprowadzać całoroczny monitoring śmiertelności ptaków w okresie pierwszych trzech lat użytkowania przedsięwzięcia. Metodykę monitoringu uzgodnić z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Lublinie. Wyniki monitoringu przedkładać do RDOŚ w Lublinie w okresie nie dłuższym niż 60 dni od zakończenia pełnych (rocznych) cykli monitoringu.

Jak wynika z raportu o oś przedsięwzięcie realizowane będzie częściowo w granicach obszaru Natura 2000 Świdnik PLH060021. Obszar został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lutego 2017 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Świdnik PLH060021 (Dz. U. z 2017 r. poz. 597). Przedmiotem ochrony w obszarze jest suseł perełkowany *Spermophilus suslicus*. Dla wymienionego obszaru zostały ustanowione zadania ochronne w Zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 18 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Świdnik PLH060021 (Dz. Urz. Woj. Lub. z dnia 03.07.2014 r. poz. 2331).

Zgodnie z planem zadań ochronnych celem ochrony wymienionego obszaru jest zachowanie siedliska gatunku w niepogorszonej formie (co najmniej na dotychczasowym poziomie parametrów siedliska gatunku: wysokość murawy, baza pokarmowa) poprzez ochronę czynną realizowaną jako: intensywne użytkowanie kośne, systematyczne nawożenie, a także ograniczenie drapieżnictwa poprzez redukcyjny odstrzał lisów żerujących w obrębie obszaru oraz odtworzenie w wyniku reintrodukcji przedmiotu ochrony (zwarła kolonia susłów perełkowanych) do optymalnego poziomu liczebności uzależnionego od pojemności siedliska.

W ramach prac budowlanych planuje się przekształcenie terenu obszaru Natura 2000 o powierzchni około 2 ha, co stanowi ok. 1,6 % całej powierzchni ostoi. Powierzchnia ta zostanie przeznaczona pod utwardzenie terenu (droga kołowania, place i drogi techniczne) oraz nowe obiekty kubaturowe. Planowane przekształcenie nie będzie dotyczyło siedlisk istotnych dla zachowania właściwego stanu ochrony susła perełkowanego. Powierzchnia



terenu, który byłby objęty przekształceniem w związku z realizacją przedsięwzięcia, nie obejmuje obszarów zasiedlonych przez susła perełkowanego aktualnie i w przeszłości. Jak wynika z corocznych monitoringów susła perełkowanego opracowywanych na zlecenie Portu Lotniczego Lublin, obszar objęty granicą przedsięwzięcia nie jest wykorzystywany przez susły.

Kolonia w Świdniku jest kolonią sztucznego pochodzenia. Powstała jako efekt spontanicznej introdukcji osobnikami pochodzącymi ze stanowiska w Chochłowie, pierwsze obserwacje obecności susłów w Świdniku pochodzą z 1984 r. Trawiasta powierzchnia lotniska jest w sposób ciągły konserwowana, całość terenu koszona jest dwa razy w roku, natomiast pasy startowe sześć razy w roku, co stwarza sprzyjające warunki dla bytowania populacji susła. Kolonia od początku rozwijała się w warunkach sztucznych o znaczącej antropopresji, tj. w warunkach funkcjonowania lotniska o nawierzchni trawiastej, wykorzystywanego przez różne typy pojazdów lotniczych, m.in. do testowania helikopterów. Kolonia susła perełkowanego znajduje się poza naturalnym zasięgiem występowania. Najbliższe kolonie tego gatunku, zaliczane do jego naturalnego zasięgu, znajdują się w odległości od 60-80 km (kolonie w pobliżu w miejscowościach: Hubale, Grabowiec, Miączyn). Główne znaczenie kolonii w Świdniku polega na utrzymywaniu rezerwy zwierząt do przyszłych przesiedleń i tworzenia nowych kolonii w granicach naturalnego zasięgu. Znaczenie SOO Świdnik dla reprezentatywności sieci Natura 2000, ze względu na położenie poza granicą naturalnego zasięgu, jest mniejsze. Kolonia w Świdniku jest kolonią izolowaną i hermetyczną ze względu na funkcjonowanie poza naturalnym zasięgiem i w dużym oddaleniu od naturalnych stanowisk, ale także ze względu na brak odpowiednich terenów do migracji wokół obecnego lotniska. Wnioski z przeprowadzonych badań wskazują, iż obecnie w granicach trawiastej powierzchni lotniska Świdnik istnieje duża rezerwa optymalnych siedlisk, która może być zasiedlana przez susła w przypadku wzrostu liczebności jego populacji i ekspansji przestrzennej. Należy stwierdzić, iż przekształcenie fragmentu obszaru Natura 2000, w związku z realizacją planowanej inwestycji nie będzie istotnie w sposób negatywny wpływać na stan populacji susła perełkowanego, objętego ochroną w ramach obszaru Natura 2000 Świdnik. Przedsięwzięcie zajmuje fragment obszaru który ze względu na charakter zagospodarowania nigdy nie był zasiedlony przez susły, biorąc pod uwagę okres maksymalnej liczebności i największego areалу zajmowanego przez kolonię.

Planowana inwestycja nie będzie powodowała ryzyka bezpośredniego zagrożenia w stosunku do populacji susła perełkowanego, ponieważ realizowana będzie poza arealem jej występowania. Emisja hałasu i zanieczyszczeń, powstająca na etapie realizacji inwestycji, nie będzie osiągała wysokiego natężenia, mogącego w sposób istotnie negatywny wpłynąć na stan populacji susła, chronionej w graniach obszaru Natura 2000 Świdnik. Kolonia susła perełkowanego od początku swojego istnienia znajduje się w środowisku silnie zmienionym antropogenicznie, a startujące samoloty, testowane helikoptery czy wyciągarki szybowcowe operowały do tej pory bezpośrednio na terenie kolonii. Zwierzęta zaadaptowały się do takiej sytuacji. Jednak w fazie realizacji przedsięwzięcia obecność ludzi i pracującego sprzętu w polu obserwacji susłów ulegnie intensyfikacji.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, w czasie prowadzenia prac ziemnych i montażowych, do środowiska będzie przenikał hałas o charakterze budowlanym, charakteryzujący się dużą nierównomiernością i krótkotrwałym przebiegiem emisji. Nierównomierność tego oddziaływania polega na zmiennym charakterze prowadzonych prac, a co za tym idzie, zmiennych rodzajach i ilościach źródeł hałasu. Będzie to oddziaływanie czasowe. Jednak w celu zapobieżenia ewentualnym zagrożeniom w decyzji określono działanie zmierzające do minimalizacji poprzez odpowiednie zabezpieczające ogrodzenie terenu budowy, które będzie



ograniczać stres związany z obecnością ludzi, a także będzie spełniać podstawowe parametry ochronne, zabezpieczające przed hałasem i zapyleniem ze strony pracujących w pobliżu maszyn. Ogrózenie takie powinno być pełne (nie ażurowe) i wykonane na całym odcinku placu budowy sąsiadującym z siedliskiem kolonii susłów.

Realizując zapisy planu zadań ochronnych dla ww. obszaru powierzchnia trawiastego lotniska winna nadal być koszona, tak aby utrzymywać niską murawę przez cały okres trwania sezonu wegetacyjnego, w celu zapewnienia właściwego stanu siedliska kolonii susła perełkowanego. Ponadto w dalszym czasie należy prowadzić coroczny monitoring kolonii susła perełkowanego na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji w tym lotniska typu Cargo. Monitoring ma obejmować coroczne określenie liczebności i zagęszczenia poszczególnych enklaw kolonii susła perełkowanego oraz analizować zmiany areálu susłów, obserwację wpływu warunków pogodowych na fenologię i behavior populacji, a także obserwację zmian w siedlisku, która mogłaby się przyczynić do pogorszenia bazy pokarmowej.

Analizując wpływ planowanej inwestycji na integralność obszaru Natura 2000 oceniono, że inwestycja nie będzie powodować opóźnienia w osiągnięciu celów ochrony, jako że ochrona populacji susła perełkowanego, dla której został utworzony obszar była do tej pory realizowana i nie ulegnie to zmianie po powstaniu inwestycji, dlatego też nie ulegnie zaburzeniu proces osiągania celów ochrony obszaru. Równowaga populacji mogłaby być potencjalnie utracona poprzez zaburzenie czynników sprzyjających utrzymaniu właściwego stanu ochrony, takich jak zaprzestanie utrzymywania krótkiej murawy czy sztuczne zwiększenie poziomu drapieżnictwa. Nie dojdzie tutaj również do zredukowania powierzchni obszaru, zmniejszenia jego różnorodności ani do powstania fragmentacji siedliska kluczowego gatunku, a więc w rezultacie nie dojdzie do utraty lub redukcji kluczowych cech obszaru. Wynika to z faktu, że inwestycja nie wkracza na teren zamieszkiwany przez susły i jednocześnie nie wpłynie na jego różnorodność, gdyż jedyną wartością, dla której obszar został utworzony jest właśnie populacja tego gatunku. Przedsięwzięcie realizowane będzie w bliskim sąsiedztwie użytku ekologicznego pn. „Siedlisko Susła Perełkowanego”, lecz poza jego granicami, wobec czego nie będą naruszane zakazy ustanowione dla tej formy ochrony przyrody. Planowana inwestycja nie będzie w sposób istotnie negatywnie wpływała na użytek ekologiczny oraz stan populacji susła perełkowanego zamieszkującego obszar lotniska Świdnik.

Według dokumentacji ze względu na charakter oddziaływań na etapie realizacji inwestycji oraz niskie walory przyrodnicze obszarów objętych omawianym oddziaływaniem nie prognozuje się, aby oddziaływanie związane z nieumyślnym zabijaniem zwierząt, niepokojeniem zwierząt oraz emisją zanieczyszczeń do powietrza, powstających w czasie realizacji inwestycji miało istotnie negatywny wpływ na populacje zwierząt występujące w rejonie inwestycji. Prawdopodobieństwo wystąpienia istotnego negatywnego oddziaływania na populacje ptaków w rejonie inwestycji wywołane ich kolizjami ze statkami powietrznymi ocenia się jako małe. Wynika to z faktu, iż w strefie największego ryzyka kolizji nie występują obszary sprzyjające koncentracjom ptaków lub występowaniu zgrupowań gatunków szczególnie cennych. Według raportu oos nie obserwuje się negatywnego oddziaływania na ptaki w związku z użytkowaniem obecnie funkcjonującego Portu Lotniczego Lublin, niemniej jednak celem potwierdzenia skuteczności zastosowanych rozwiązań ochrony ptaków przed kolizjami, w związku z rozbudową Portu Lotniczego, Organ nałożył obowiązek monitoringu śmiertelności ptaków oraz przedkładanie sprawozdań z realizacji zadania. Monitoring stanowić będą uzupełnienie dokumentacji dotyczącej funkcjonowanie przedmiotowej inwestycji.



W przedłożonym raporcie została przewidziana ewentualna faza likwidacji planowanego przedsięwzięcia. W przypadku adaptacji obiektu na inne potrzeby społeczne i gospodarcze wystąpi oddziaływanie, które będzie miało charakter lokalny. W przypadku fizycznej likwidacji obiektów z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu do kruszenia ścian żelbetonowych oddziaływanie będzie miało większy zasięg, a podstawowe rodzaje uciążliwości to hałas i zanieczyszczenia powietrza. Likwidacja obiektu nie będzie wymagała prowadzenia prac budowlanych w zakresie większym niż budowa, a co za tym idzie emisja zanieczyszczeń z prac związanych z likwidacją lotniska będzie zbliżona do prac budowlanych.

W raporcie stwierdzono, że teren inwestycji oraz bezpośrednio jego otoczenie odznacza się brakiem zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w tym stanowisk archeologicznych. Teren inwestycji nie znajduje się również w żadnej ze stref ochrony konserwatorskiej wyznaczonych na terenie miasta Świdnik oraz w gminach Wólka i Mełgiew.

Najbliższe w stosunku do terenu lotniska obiekty zabytkowe zlokalizowane na terenie miasta Świdnika to dworzec kolejowy oraz dom zawiadowcy w zespole dworcowym (przy ul. Dworcowej), znajdujące się w odległości ok. 1,2 km na południe. Bliżej, bo w odległości ok. 500 m od lotniska, znajduje się obiekt wpisany do gminnej ewidencji zabytków gminy Mełgiew – mogiła wojenna żołnierza polskiego (Jacków, działka nr 35/2).

Na gruntach miejscowości Janowice i Jacków znajduje się znaczne nagromadzenie stanowisk archeologicznych. Żadne ze stanowisk nie znajdują się w zasięgu możliwego oddziaływania przedsięwzięcia, Najbliższe stanowisko znajduje się w odległości około 200 m od terenu inwestycji.

W przypadku gminy Wólka, najbliższej lotniska znajduje się obiekt wpisany do rejestru zabytków województwa lubelskiego, mianowicie: A/970 – Zespół dworsko-pałacowy: dwór i drzewostan (Świdnik Duży), który zlokalizowany jest w odległości ok. 680 m na północ. Stanowiska archeologiczne zidentyfikowane w gminie Wólka nie występują w bliskim otoczeniu lotniska.

Na terenie lotniska, po jego rozbudowie, będą występować substancje i materiały niebezpieczne, a w szczególności paliwo lotnicze (baza paliw, samoloty, autocysterny). Substancje te potencjalnie stanowią źródła powstawania sytuacji awaryjnych, niemniej lotnisko nie kwalifikuje się, w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 ze zm.) oraz rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138), do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. W związku z tym ustawa nie nakłada obowiązku szacowania skutków z tego tytułu dla niniejszego przedsięwzięcia. Niepożądane zdarzenia związane z ruchem lotniczym, w tym wypadki lotnicze, nie są kwalifikowane do kategorii „poważnej awarii przemysłowej”.

Planowane przedsięwzięcie, w zakresie zwiększenia liczby operacji lotniczych po rozbudowie Portu Lotniczego Lublin, będzie skutkowało większymi emisjami niż to zakładano w trakcie budowy obecnego portu lotniczego, a jednocześnie większym nakładem prac obsługi lotniskowej i większym ruchem pasażerów. W konsekwencji może to przekładać się na większe oddziaływania na środowisko w przypadku ocenianych elementów środowiska,



w stosunku do których stwierdzono możliwość wystąpienia negatywnego wpływu na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia. W związku z tym przeprowadzono w raporcie ocenę oddziaływania na środowisko uwzględniającą łączne oddziaływanie wszystkich operacji lotniczych i powiązanych z tym działań realizowanych przez obsługę na terenie lotniska. Potencjalne oddziaływanie skumulowane dotyczy przede wszystkim emisji hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza. Jednak jak wynika z analiz akustycznych i powietrzowych nie przewiduje się wystąpienia skumulowanego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami w tym zakresie.

Według ustaleń raportu planowane przedsięwzięcie nie spowoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko, na co wskazuje również prognoza oddziaływań w zakresie zagrożenia hałasem lotniczym i zanieczyszczenia powietrza. Odległość planowanej inwestycji od najbliższej granicy Polski wynosi ok. 70 km. Nie zostało przeprowadzone postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę okoliczności, o których mowa w 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) w sentencji niniejszej decyzji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko stwierdzono, że posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia, pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko.

Zgodnie z art.82 ust.1 pkt 2 c 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 w niniejszej w decyzji został nałożony obowiązek monitorowania, określono jego zakres, termin i obowiązki co do przedłożenia informacji o jego wynikach Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Marszałkowi Województwa Lubelskiego i Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie.

Zgodnie z art.82 ust.1 pkt. 5 oraz art. 83 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 w niniejszej w decyzji został nałożony obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej. Wskazano także, że jej wyniki należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Marszałkowi Województwa Lubelskiego i Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie.

W analizie porealizacyjnej dokonuje się porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. Jeżeli z analizy porealizacyjnej wynika, że dla przedsięwzięcia konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania, do analizy powinna być załączona poświadczona przez właściwy organ kopia mapy



ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Na podstawie art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 ze zm.) obszar ograniczonego użytkowania tworzy się w sytuacji, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu. Zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania uzależnione jest od wyników analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt. VI sentencji niniejszej decyzji.

W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego zapewniono stronom czynny udział w toku postępowania. Strony postępowania były informowane o przysługujących im prawach w formie obwieszczeń i miały możliwość zapoznania się z całokształtem zebranego w sprawie materiału dowodowego. Przeprowadzona procedura udziału społeczeństwa w postępowaniu, potwierdzają realizację przez organ rozstrzygający zasady prawdy obiektywnej (art. 7 k.p.a.), zasady udzielania informacji (art. 9 k.p.a.) i zasady wysłuchania stron. ( art. 10 k.p.a.).

W związku z art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. W ramach przeprowadzonej dwukrotnie 30 dniowej procedury udziału społeczeństwa nie wpłynęły uwagi i wnioski.

Niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa (wniosek inwestora z dnia 19 maja 2023 r.). Ustalenie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uzasadnione jest ważnym interesem społecznym. Realizacja inwestycji stanowi bardzo istotny element rozwoju gospodarczego regionu, w szczególności w zakresie produkcji przetwórstwa rolnego, oraz w zakresie międzynarodowej produkcji i wymiany towarów, i będzie miała istotnie korzystny wpływ na rozwój województwa.

Organ rozstrzygający przeprowadził przedmiotowe postępowania zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa regulującymi jego uprawnienia jak i w oparciu o przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Stronom postępowania zapewniono czynny udział w postępowaniu, w szczególności poprzez wgląd do akt sprawy, możliwość uzyskania kopii dokumentów, jak również poprzez zapoznanie się z całością zebranego materiału dowodowego i zapewnienie terminu do złożenia nowych wniosków dowodowych. Zakończone postępowanie zostało przeprowadzone z zachowaniem zasady prawdy obiektywnej, zasady pogłębiania zaufania Obywateli do organów Państwa, zasady informowania stron i pozostałych uczestników postępowania oraz zasady czynnego udziału stron postępowania. Tok postępowania przedmiotowej sprawy, o tak ważnym znaczeniu lokalnym, nosi znamiona aktu należytej staranności. Analiza zebranego materiału dowodowego pozwoliła na wydanie końcowego rozstrzygnięcia zawierającego zasadne odniesienia zawarte w rozstrzygnięciu decyzji.

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.



Niniejsza decyzja nie zwalnia od obowiązku uzyskania innych decyzji wymaganych przez przepisy prawa.

### POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania stronom przysługuje możliwość zrzeczenia się praw do wniesienia odwołania. Zrzeczenie się prawa do odwołania następuje w formie oświadczenia. Oświadczenie to należy złożyć do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie.

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się praw do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Lublinie  
dr inż. Arkadiusz Iwaniuk

#### Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.)

#### Otrzymują:

1. Pełnomocnik Portu Lotniczego Lublin S.A. Pan
2. Pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

#### Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Dorohusku Drogowe Przejście Graniczne bud. 9, 22-175 Dorohusk
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie ul. Leszka Czarnego 3, 20-610 Lublin



Załącznik do decyzji  
Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie  
z dnia 30 czerwca 2023 r. znak: WOOŚ.420.4.2021.MG.36

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.).

Przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach istniejącego lotniska (Port Lotniczy Lublin S.A.) ulokowanego w granicach miasta Świdnika (część południowa lotniska), gminy Wólka (część północna) i gminy Mełgiew (część wschodnia).

Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę Portu Lotniczego Lublin S.A. o następujące elementy:

- 1) Budowa centrum transportowo-logistycznego CARGO, budynków magazynowych, parkingów, placów manewrowych, podjazdów i dojazdów do obiektów, lokalna niwelacja terenu, zmiana przebiegu ogrodzenia i drogi patrolowej – zakładana powierzchnia zabudowy obiektów kubaturowych to ok. 20300 m<sup>2</sup>, a powierzchnia zabudowy terenów utwardzonych ok. 33000 m<sup>2</sup>;
- 2) Rozbudowa płyty postoju samolotów (PPS-I) wraz budową i przebudową oświetlenia nawigacyjnego, kanalizacji kablowej i kanalizacji deszczowej (zakładana powierzchnia rozbudowy ok. 46700 m<sup>2</sup>). Tak rozbudowana płyta zabezpieczy możliwość postoju 11 samolotów klasy C lub zamiennie 4 samolotów klasy D i 3 samolotów klasy C;
- 3) Budowa hangarów obsługowych samolotów przy płycie postojowej PPS-I (szacowana pow. zabudowy obiektów kubaturowych 7200 m<sup>2</sup>, pow. terenów utwardzonych, parkingów, podjazdów i dojazdów do obiektów 1400 m<sup>2</sup>); założenie obejmuje realizację 2 hangarów o wysokości ok. 15 m. Hangary będą umożliwiały bazowanie i obsługę samolotów klasy C;
- 4) Budowa hangarów obsługowych samolotów wraz z zapleczem socjalno-biurowym przy płycie PPS-2 z rozbudową płyty postoju sprzętu (szacowana pow. zabudowy obiektów kubaturowych 1400 m<sup>2</sup>, pow. terenów utwardzonych wraz z rozbudową płyty postoju sprzętu 2400 m<sup>2</sup>); założenie obejmuje realizację 3 hangarów o wysokości ok. 10 m. Hangary będą umożliwiały bazowanie i obsługę samolotów klasy B;
- 5) Rozbudowa płyty odstawczej dla sprzętu służb handlingowych przed terminalem w związku z rozbudową płyty PPS-1 (zakładana pow. rozbudowy 1500 m<sup>2</sup>);
- 6) Budowa równoległej drogi kołowania wraz ze zjazdami - drogami szybkiego zejścia (szacowana pow. zabudowy ok. 120 000 m<sup>2</sup>) wraz budową oświetlenia nawigacyjnego, kanalizacji kablowej i kanalizacji deszczowej;
- 7) Lokalne poszerzenie (rozbudowa) końca drogi startowej od strony progu 25 (szacowana pow. zabudowy ok. 1000 m<sup>2</sup>);
- 8) Budowa drogi pożarowej umożliwiającej bezpośredni dojazd ze strażnicy LSRG do drogi startowej (szacowana pow. zabudowy ok. 2300 m<sup>2</sup>);
- 9) Budowa centrum nadawczo-telekomunikacyjnego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) obejmującego maszt wraz z infrastrukturą towarzyszącą i podjazdem - szacowana pow. zabudowy ok. 550 m<sup>2</sup>;



- 10) Budowa nowego budynku wieży kontroli lotów (TWR), utwardzenie parkingów, podjazdów i dojść do obiektów; docelowy budynek w miejsce obecnego kontenerowego na wzór realizowanych przez PAŻP na innych lotniskach (zakładana pow. zabudowy 600 m<sup>2</sup>, nawierzchni utwardzonych 3400 m<sup>2</sup>); alternatywnie posadowienie masztu do obsługi zdalnej ruchu lotniczego;
- 11) Budowa płyty betonowej o zakładanej pow. ok 2500 m<sup>2</sup> dla potrzeb ćwiczeń lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych oraz służb handlingowych wraz z odprowadzeniem wody do lokalnego zbiornika;
- 12) Budowa dodatkowej strażnicy LSRG przy płycie PPS-2, (zakładana pow. zabudowy 500 m<sup>2</sup>, pow. podjazdu manewrowego 600 m<sup>2</sup>); założenie obejmuje budynek parterowy z dwoma boksami garażowymi oraz infrastrukturą socjalną dla 4 pracowników;
- 13) Rozbudowa budynku BTG w kierunku budynku Bazy Zimowej (funkcja garażowa oraz myjnia samochodowa), szacowana pow. zabudowy 1750 m<sup>2</sup>; rozbudowa realizowana w oparciu o wykorzystaną już obecnie powierzchnię placu postojowego;
- 14) Budowa budynku wartowni Służby Ochrony Lotniska (SOL) - szacowana pow. zabudowy 900 m<sup>2</sup>, pow. terenu utwardzonego podjazdów i dojść do obiektów 350 m<sup>2</sup>; założenie obejmuje wartownię SOL (budynek dwu lub trzy kondygnacyjny) z punktem kontroli bezpieczeństwa przeznaczonym dla VIP i załóg lotnictwa ogólnego oraz pracowników portu, wraz z pomieszczeniami socjalnymi i dydaktycznymi dla pracowników SOL, garaże dla pojazdów SOL. Ponadto stworzona byłaby tzw. „Śluza” z przeznaczeniem kontroli pojazdów wjeżdżających na teren PLL;
- 15) Budowa budynku dla służb handlingowych o szacowanej pow. zabudowy 1250 m<sup>2</sup>, pow. placu manewrowego, podjazdów i dojść do obiektów 1250 m<sup>2</sup>. Założenie obejmuje budynek dwukondygnacyjny z funkcją garażową, magazynową, socjalną; w obiekcie zlokalizowana będzie strefa akumulatorowni;
- 16) Rozbudowa budynku terminala pasażerskiego na kierunku przylotowym (szacowana pow. zabudowy do 2100 m<sup>2</sup>); rozbudowa hali przylotów terminala w celu usprawnienia obsługi pasażerskiej;
- 17) Rozbudowa i nadbudowa strażnicy LSRG. Założenie obejmuje powiększenie hali garażowej budynku o ok. 300 m<sup>2</sup> na bazie istniejącego podjazdu; lokalna nadbudowa trzeciej kondygnacji (do 100 m<sup>2</sup>) nad istniejącym pomieszczeniem punktu alarmowego;
- 18) Budowa przy budynku LSRG punktu szybkiego napełniania wodą. Założenie obejmuje zbiornik wody o pojemności minimum 40 m<sup>3</sup> z dolnym spustem o średnicy 70 cm, umieszczony na konstrukcji umożliwiającej wjazd pod zbiornik pojazdu ratowniczo-gaśniczego o wysokości minimum 4 m;
- 19) Nadbudowa o 1 kondygnację budynku Bazy Paliw bez zmian w powierzchni zabudowy; w części nadbudowanej planuje się funkcje szatniowo-socjalne zespołu energetycznego i dystrybucji paliw, zaś na parterze pomieszczenia techniczne;
- 20) Budowa budynku hotelowego (szacowana pow. zabudowy 1500 m<sup>2</sup>, podjazdy i parkingi 1000 m<sup>2</sup>), założenie obejmuje budynek kilkukondygnacyjny typowy dla planowanej funkcji;
- 21) Rozbudowa istniejących oraz budowa dodatkowych dróg dojazdowych do centrum logistycznego cargo, rozbudowa dróg serwisowych i manewrowych na terenie lotniska (szacowana pow. rozbudowy 7150 m<sup>2</sup>);
- 22) Poprawa parametrów technicznych drogi patrolowej poprzez wymianę nawierzchni oraz poszerzenie o 1,0 m, w tym: powierzchnia istniejąca przebudowywana ok.18200 m<sup>2</sup>, nawierzchnia nowa ok. 3800 m<sup>2</sup>;
- 23) Rozbudowa parkingów przed terminalem oraz parkingu pracowniczego wraz z oświetleniem i odwodnieniem (pow. zabudowy ok. 12500 m<sup>2</sup>);



24) Budowa sieci hydrantów podziemnych wzdłuż drogi startowej wraz z budową przyłącza, pompowni i zbiornika ppoż. do 200 m<sup>3</sup>;

25) Rozbudowa sieci uzbrojenia terenu wynikająca z realizacji nowych elementów infrastruktury lotniska, budowa nowych przyłączy zasilających w zakresie energii elektrycznej (od strony północno-zachodniej) i wody (od strony południowej i wschodniej);

26) Budowa dodatkowych zbiorników retencyjnych na wody opadowe wraz z pompowniami - zlokalizowanych w części południowej lotniska, 2 x 2000 m<sup>3</sup> i 1 x 1000 m<sup>3</sup>;

27) Lokalna przebudowa bądź rozbiórka nawierzchni utwardzonych; sieci uzbrojenia terenu oraz instalacji i urządzeń kolidujących z planowanymi elementami infrastruktury lotniska przewidzianymi do realizacji;

Planowane przedsięwzięcie składa się z wielu obiektów i zespołów obiektów, które mogą samodzielnie funkcjonować zgodnie ze swoim przeznaczeniem. W związku z tym zakłada się możliwość etapowania inwestycji na podstawie regulacji opisanych w art. 33 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz.682 ze zm.).

03/7

  
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Lublinie  
dr inż. Arkadiusz Iwanjuk