



Prezydent
Miasta Białegostoku

ORN-I.0003.84.2022

Białystok, 01 czerwca 2022 r.



Pan
Henryk Dębowski

Radny Rady Miasta Białystok

dotyczy: interpelacji z dnia 16 maja 2022 r. odnośnie procedury unieważnienia decyzji środowiskowej dotyczącej budowy pasa startowego na Lotnisku Krywłany w Białymstoku

W odpowiedzi na ww. interpelację w załączeniu przesyłam skan decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 9 listopada 2016 r. znak: WOOS-II.4230.1.2016.DK o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Budowa pola wzlotów wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną na lotnisku Białystok-Krywłany na nieruchomości położonej w Białymstoku, nr ewid. gr. 1/26, 1/27 obręb 0022, przeniesionej decyzją z dnia 27 marca 2017 r., znak: WOOS-II.4230.1.2016 DK na rzecz zarządzającego lotniskiem - Aero Partner Sp. z o. o.

Odnośnie wniosku Stowarzyszenia Okolica informuję, iż organem przed którym toczy się postępowanie jest Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, do którego wpłynął przedmiotowy wniosek. Miasto Białystok nie jest stroną postępowania, jednakże mając na względzie interes Miasta, dołożymy wszelkich starań, aby wesprzeć Zarządzającego lotniskiem w tym zakresie.


Z up. PRZYZNANA MIASTA
Krzysztof Marek Karpieszuk
SEKRETARZ MIASTA

Sprawę prowadzi:

Departament Strategii i Rozwoju, Henryk Chodkiewicz, tel. 85 879 7305

DYREKTOR

Departamentu Strategii i Rozwoju


Tomasz Feodor Buczek

ul. Słonimska 1, 15-950 Białystok, tel. 85 869 6002, fax 85 869 6265, e-mail: prezydent@um.bialystok.pl
Infolinia Urzędu Miejskiego w Białymstoku – tel. 85 879 79 79

WOOS-II.4230.1.2016.DK

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

2016-11-14

Białystok, dnia 14 listopada 2016 r.

304358/16

2016-11-14

WPLYNĘŁO

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. e oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 353 ze zm.) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.) oraz § 3 ust 1 pkt 59 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71 j.t.) po rozpatrzeniu wniosku Inwestora Prezydenta Miasta Białegostoku z dnia 10 maja 2016 r., znak: ZDM-X.7011.4.2015.PM w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. budowa pola wzlotów wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną na lotnisku Białystok – Krywłany na nieruchomości położonej w Białymstoku, nr ewid. gr. 1/26, 1/27 obręb 0022.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie będzie polegać na budowie pola wzlotów na istniejącym lotnisku szkoleniowo - sportowym Białystok-Krywłany na działkach o nr ewid. gr. 1/26 i 1/27, wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną.

Najbliższe sąsiedztwo planowanego przedsięwzięcia stanowi:

- od północy - droga dojazdowa (ul. Michałowskiego), za którą zlokalizowane są: Las Solnicki, tereny magazynowo-usługowe, oraz pas nieużytkowanych gruntów rolnych. Dalej przy ul. Ciołkowskiego znajduje się zabudowa użyteczności publicznej (obiekty WIOŚ i IMiGW), zabudowa usługowa oraz ogródki działkowe,
- od wschodu - w bezpośrednim sąsiedztwie ogródki działkowe oraz ulica Mickiewicza,
- od południa - Las Solnicki oraz część dawnej nawierzchni trawiastej lotniska wraz z Kopcem Papieskim,
- od zachodu - Las Solnicki.

W chwili obecnej na działkach nr ew. 1/26 i 1/27 oraz działce nr 1/5, zlokalizowane jest lotnisko wpisane do rejestru lotnisk cywilnych pod nr rejestracyjnym 30. Obecnie lotnisko jest cywilnym lotniskiem użytku wyłącznego. Lotnisko posiada dwa trawiaste pasy drogi startowej o wymiarach 860m x 245m i 1180m x 130m oraz jeden nieużywany, zdegradowany pas drogi startowej o nawierzchni sztucznej. Istniejące lotnisko czynne jest przez cały rok w dzień i w nocy.

Pani H. Bahemak
14.11.2016.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje:

- likwidację istniejącego pasa drogi startowej o nawierzchni naturalnej RWY 09L/27R;
- likwidację zdegradowanego, nieużywanego pasa drogi startowej, wraz z jej skarpami;
- likwidację wzniesienia na podejściu wschodnim planowanej drogi startowej DS-1;
- likwidację budynku biura giełdy samochodowej;
- przebudowę pasa drogi startowej (DS-2) wraz z zabezpieczeniem pola wlotów o nawierzchni naturalnej, darniowej o długości 840 m i szerokości 160 m;
- budowę pasa drogi startowej (DS-1) z płaszczyzną do zawracania o nawierzchni sztucznej o długości 1470 m i szerokości 150 m o kodzie ref. lotniska – 3C,
- budowę dróg kołowania (DK-1 o szerokości 15 m i długości 178 m, DK-2 o szerokości 6 m i długości 63,5 m) oraz płyty postojowej (PPS-1) o nawierzchni sztucznej o szerokości 70 m i długości 175 m;
- budowę płyty postojowej (PPS-2) o nawierzchni naturalnej wzmocnionej ekokratą o szerokości 90 m i długości 137 m;
- budowę drogi kołowania o nawierzchni naturalnej (DK-3) o szerokości 11m i długości 125m;
- budowę stref bezpieczeństwa końców drogi startowej DS-1 (RESA) na obu końcach pasa drogi startowej o wymiarach 60 m x 90 m;
- budowę drogi pożarowej na podejściu wschodnim i po zachodniej stronie pasa drogi startowej, o nawierzchni trawiastej wzmocnionej ekokratą oraz zatoki do zawracania o wymiarach kwadratu o boku 25 m;
- budowę oświetlenia nawigacyjnego drogi startowej (DS-1), płaszczyzny do zawracania oraz dróg kołowania (DK-1 i DK-2), płyty postojowej (PPS-1);
- instalację trzech oświetlonych wskaźników kierunku wiatru oraz latarni lotniskowej;
- instalację lotniskowych znaków pionowych;
- budowę odwodnienia nawierzchni lotniskowych.

Po zrealizowaniu inwestycji zakłada się funkcjonalny podział lotniska na:

1. Część szkoleniową – zlokalizowaną po stronie północnej obejmującą pas drogi startowej o nawierzchni naturalnej (trawiastej), drogę kołowania DK-3 oraz płytę postojową PPS-2, niewielkie pole wlotów dla Sekcji Modelarskiej Aeroklubu, oraz istniejące budynki i budowle użytkowane przez Aeroklub Białostocki, Straż Graniczną i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Część szkoleniowa lotniska będzie przeznaczona na realizację dotychczasowych celów statutowych i szkoleniowych Aeroklubu Białostockiego.

2. Część komunikacyjną – zlokalizowaną w części południowej. Obejmie ona planowane: utwardzony pas drogi startowej, drogi kołowania DK-1, DK-2 i płytę postojową PPS-1. W części południowej przewiduje się realizację w przyszłości terminalu odpraw pasażerów i pomieszczeń dla służb lotniskowych, w tym dla Straży Granicznej, obecnie użytkującej pomieszczenia w budynku, w części szkoleniowej.

Z lotniska korzystać będą lotnicze ośrodki szkoleniowe, właściciele prywatnych statków powietrznych, lotnicze pogotowie ratunkowe oraz lotnicze służby państwowe. Po zakończeniu inwestycji będą mogły tu startować i lądować samoloty odrzutowe. Szacowana średnia dobową ilość operacji lotniczych będzie wynosiła 5.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza formami ochrony przyrody, a najbliższe obszary Natura 2000, tj. obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Knyszyńska PLB200003, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 25, poz. 133), oraz projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Knyszyńska PLH200006 zatwierdzony przez Komisję Europejską, oddalone są o ok. 7,3 km na wschód od

planowanego przedsięwzięcia.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wymagała wycinki drzew na sąsiednich działkach na powierzchni ok. 29,5 ha.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza strefą ochronną GZWP – 218 Pradolina rzeki Supraśl (Jurowce – Wasilków). Teren inwestycji nie jest objęty ochroną konserwatorską, nie posiada ewidencji stanowisk archeologicznych i nie występują na nim obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków i obiekty dóbr kultury współczesnej.

Teren planowanej inwestycji nie jest objęty obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

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

2.1. W zakresie ochrony środowiska:

1. Prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00).
2. Stosować maszyny budowlane wyposażone w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania, utrzymane w stanie zapewniającym ich sprawność stosowane wyłącznie do prac, do jakich zostały przeznaczone, obsługiwane przez przeszkolone osoby, chronione przed przeciążeniem ponad dopuszczalne obciążenie robocze oraz wyposażone w instrukcje bezpiecznej obsługi i konserwacji.
3. Eksploatować maszyny i urządzenia generujące hałas posiadające certyfikaty dopuszczające do użytkowania.
4. Maksymalnie ograniczyć czas budowy i wyłączać silniki maszyn budowlanych w trakcie przerw od pracy.
5. Zaplecze budowy zlokalizować na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wyciekami substancji ropopochodnych.
6. Teren lotniska wyposażyć w sorbenty, na wypadek ewentualnych wycieków paliwa.
7. Stosować materiały i wyroby budowlane posiadające atesty, potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania i obrotu.
8. W celu minimalizacji emisji zanieczyszczeń od środków transportu zapewnić sprawną organizację ruchu samochodowego.
9. Unikać rozsypywania materiałów pyłących na terenie budowy i drogach wewnętrznych. Pojazdy transportujące materiały budowlane wyposażyć w plandeki zabezpieczające przed rozsypywaniem i rozwiewaniem materiałów pyłących.
10. Osłaniać przed wiatrem składowiska kruszyw i piasku zawierające drobne frakcje pyłowe.
11. W dni słoneczne i wietrzne potencjalne miejsca wtórnego pylenia zraszać wodą.
12. Prace ziemne prowadzić w technologii ścianki szczelnej w przypadku ich prowadzenia poniżej występowania wód gruntowych.
13. Podczas prac ziemnych przy wystąpieniu deszczy nawalnych wodę z wykopu wypompować (po podczyszczeniu w osadniku) i odprowadzić na tereny zielone w granicach terenu objętego wnioskiem.
14. Prowadzić prawidłową gospodarkę humusem, polegającą na jego oddzieleniu, odrębnym składowaniu, zabezpieczeniu i ponownym wykorzystaniu.

15. Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami: odpady niebezpieczne gromadzić selektywnie, czasowo magazynować w oznakowanych szczelnych, zamkniętych pojemnikach, wykonanych z materiałów odpornych na działanie chemiczne, na utwardzonym szczelnym podłożu odpornym na działanie chemiczne odpadów; natomiast odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie, czasowo magazynować w oznakowanych szczelnych, zamykanych pojemnikach i kontenerach, na utwardzonym szczelnym podłożu. Odpady przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom.
16. Na terenie inwestycji nie prowadzić prac związanych z naprawami sprzętu budowlanego.
17. Ścieki bytowe powstające w trakcie budowy gromadzić w szczelnym bezodpływowym zbiorniku typu Toi Toi.
18. Ścieki bytowe na etapie eksploatacji przedsięwzięcia odprowadzać do kanalizacji sanitarnej.
19. Przestrzegać uzgodnionych i zatwierdzonych procedur startów i lądowań oraz warunków rozruchu silników lotniczych. Na etapie eksploatacji dotrzymywać dopuszczalne poziomy hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie na poziomie 60 dB w porze dnia i 50 dB w porze nocy
20. Wody opadowe pochodzące z płyty postojowej (w ilości nie przekraczającej 50 l/s) odprowadzać do kanalizacji deszczowej wstępnie podczyszczone w separatorze substancji ropopochodnych. Pozostałą część wód opadowych zretencjonować w planowanych kanałach i studniach do czasu ich odprowadzenia do kanalizacji w porze bezdeszczowej.
21. Wody opadowe z pozostałych utwardzonych nawierzchni lotniskowych odprowadzać powierzchniowo na teren przyległy inwestora, o nawierzchni trawiastej.
22. Prowadzić systematyczny nadzór i konserwację urządzeń służących do oczyszczania wód opadowych.

2.2. W zakresie ochrony przyrody:

1. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić w okresie od 15 sierpnia do 15 marca.
2. Nie zagęszczać gleby oraz nie składować materiałów budowlanych w obrębie strefy korzeniowej drzew.
3. W przypadku gdy zakres prac wkracza w strefę korzeniową drzew (rzut korony + 1 m z każdej strony) wykonać ekrany korzeniowe w wykopie. Korzenie odcinać pod kątem prostym, aby zmniejszyć powierzchnię rany i nie dopuścić do przesuszenia ziemi wypełniającej wykop, ani obszaru zajmowanego przez system korzeniowy. Drzewo systematycznie podlewać zgodnie z potrzebami rośliny.
4. Pobliski drzewostan nie kolidujący z inwestycją osłonić przed urazami mechanicznymi, a w okresie suszy pozostający najbliżej wykopów – podlewać.
5. Pnie drzew zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie prac zabezpieczyć przez oszalowanie za pomocą desek zdystansowanych od pni np. przy pomocy rur drenarskich lub rozciętych opon, i umocowanych przy pomocy opasek.
6. W przypadku zbliżeń prowadzonej infrastruktury do zieleni wysokiej, prace ziemne prowadzić ręcznie celem minimalizacji uszkodzenia systemu korzeniowego.
7. Komunikację na placu budowy rozplanować w taki sposób, aby maszyny nie przemieszczały się w zasięgu koron drzew.

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

Wody opadowe pochodzące z płyty postojowej ująć w system kanalizacji deszczowej, a przed odprowadzeniem ich do odbiornika podczyścić w separatorze substancji ropopochodnych. Aby ograniczyć maksymalną ilość wód opadowych odprowadzanych do kanalizacji zaprojektować regulator wypływu o maksymalnej wydajności 50 l/s.

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

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych w rozumieniu rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016r. 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).

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

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało transgranicznie na środowisko ze względu na znaczną odległość od granic państwa i lokalny zasięg oddziaływania.

IV. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez monitoring w następującym zakresie:

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji.
2. Dokonywać 2 razy do roku, w okresie wiosennym oraz jesiennym, przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe.

V. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W niniejszej decyzji nie ustala się obowiązku utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wynikać z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej.

VI. Nie ustala się obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego.

VII. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej.

W ramach analizy porealizacyjnej w celu sprawdzenia dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w stosunku do najbliższej zabudowy, wykonać badania poziomu hałasu w miejscach objętych ochroną przed hałasem (tereny rekreacyjno – wypoczynkowe znajdujące się na północ w odległości ponad 230 m od granicy lotniska oraz na wschód w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska).

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

VIII. Załącznik nr 1 pn. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Prezydent Miasta Białegostoku wnioskiem z dnia 10 maja 2016r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. budowa pola wzlotów wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną na lotnisku Białystok – Krywlany na nieruchomości położonej w Białymstoku, nr ewid. gr. 1/26, 1/27 obręb 0022, załączając kartę informacyjną przedsięwzięcia (3 egz. + forma elektroniczna), wypis z rejestru gruntów, kopię mapy ewidencyjnej w skali 1:2000.

Pismem znak ZDM-X.7011.4.2015.PM z dnia 16 maja 2016r. inwestor poinformował że dla terenu objętego wnioskiem braku jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Wnioskowana inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 59 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71 j.t.), dla których sporządzenie raportu może być wymagane (lotniska inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 30).

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane na podstawie ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz.U.2015.2143 j.t.) dlatego też zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. e ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 16 maja 2016r. wszczął postępowanie w przedmiocie wydania decyzji środowiskowej jednocześnie zawiadamiając o tym fakcie strony postępowania poprzez obwieszczenie z dnia 18 maja 2016r. Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 18 maja 2016r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 18 maja 2016r. do 3 czerwca 2016r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 23 maja 2016r. do 6 czerwca 2016r.

Analiza materiału dowodowego wykazała braki merytoryczne do uzupełnienia których Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wezwał inwestora pismem z dnia 30 maja 2016r. Braki dotyczyły m.in.: doprecyzowania terminu wycinki zadrzewień, wskazania skali uszczerbku przyrodniczego na skutek realizacji zamierzenia, odniesienia się do powierzchni przestrzeni powietrznej przewidzianej pod manewry powietrzne (w tym strefy nalotów), wykraczającej poza powierzchnię terenu uwzględnioną we wniosku, w kontekście ewentualnego zwiększenia przestrzeni względem dotychczasowego użytkowania, jak i ewentualnego wpływu na awifaunę bytującą w okolicznych lasach. Inwestor uzupełnił wskazane braki pismem z dnia 9 czerwca 2016r.

W dniu 20 czerwca 2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o wydanie

opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualne określenie zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Strony postępowania zostały powiadomione o tym fakcie obwieszczeniem z dnia 20 czerwca 2016r. Obwieszczenie to zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 21 czerwca 2016r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 20 czerwca 2016r. do 6 lipca 2016r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 21 czerwca 2016r. do 5 lipca 2016r.

W opinii sanitarnej nr 161/NZ/2016, znak: NZ.4461.117.2016 z dnia 1 lipca 2016r. (data wpływu: 5 lipca 2016r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i ustalił potrzebę opracowania raportu oos w pełnym zakresie, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na życie i zdrowie ludzi. Zdaniem Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku w fazie realizacji inwestycji będzie występował podwyższony poziom emisji hałasu i zanieczyszczeń do środowiska wskutek wykonywania prac budowlanych oraz środków transportu wskutek wzmożonego ruchu pojazdów wjeżdżających na teren budowy. Podczas prac związanych z realizacją przedsięwzięcia będzie miała miejsce emisja zarówno zorganizowana, jak i niezorganizowana występująca na placu budowy: gazów wylotowych z silników spalinowych maszyn drogowych i środków transportu, pyłu podczas prac ziemnych i w wyniku ruchu pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach. W otoczeniu dojdzie do wzrostu stężenia zanieczyszczeń powietrza w zakresie gazów spalinowych (szczególnie NOx, SOx, CO₂), produktów ścierania opon oraz klocków i tarcz hamulcowych (zawierających związku metali ciężkich oraz WWA).

Uwzględniając opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku oraz kierując się uwarunkowaniami o których mowa w art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 353 ze zm.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 11 lipca 2016 r. nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz określił zakres raportu w pełnym zakresie ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na zdrowie i życie ludzi, skumulowanych oddziaływań na jakość powietrza atmosferycznego, emisji hałasu, wpływu na bioróżnorodność, jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych oraz krajobraz.

W trybie art. 49 Kpa o ww. postanowieniu tut. organ powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 11 lipca 2016 r. Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 11 lipca 2016r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 11 lipca 2016r. do 27 lipca 2016r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 13 lipca 2016r. do 27 lipca 2016r.

W związku z nałożonym obowiązkiem przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 9 sierpnia 2016 r. zawiesił postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko informując o zawieszeniu postępowania strony obwieszczeniem z dnia 9 sierpnia 2016 r. Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 9 sierpnia 2016r., było wywieszane na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 9 sierpnia 2016r. do 24 sierpnia 2016r.

oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 10 sierpnia 2016r. do 24 sierpnia 2016r.

Pismem z dnia 19 sierpnia 2016r., znak: ZDM-X.7011.4.2015.PM Inwestor przedłożył Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku trzy egzemplarze raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z wersją elektroniczną.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem z dnia 23 sierpnia 2016 r. podjął z urzędu zawieszono postępowanie, zawiadamiając o tym fakcie strony postępowania w trybie art. 49 Kpa poprzez obwieszczenie z dnia 23 sierpnia 2016 r. Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 23 sierpnia 2016r., było wywieszono na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 23 sierpnia 2016r. do 8 września 2016r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 25 sierpnia 2016r. do 8 września 2016r.

W dniu 30 sierpnia 2016r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku o zaopiniowanie wnioskowanego przedsięwzięcia pod kątem życia i zdrowia ludzi podając ten fakt do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie z dnia 30 sierpnia 2016 r. i zgodnie z art. 33 ust. 1 i art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 353 ze zm.), przystąpił do procedury z udziałem społeczeństwa, informując społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentami i składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty dokonania publicznego ogłoszenia.

Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 30 sierpnia 2016r., było wywieszono na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 30 sierpnia 2016r. do 21 września 2016r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 31 sierpnia 2016r. do 21 września 2016r.

W trakcie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 12 września 2016r. wpłynęły uwagi Stowarzyszenia Zielony Białystok. Ponadto P. Michał Skakuj przesłał pocztą elektroniczną w dniu 6 października 2016r. wykaz publikacji na temat wpływu lotnisk na środowisko przyrodnicze ponieważ, jego zdaniem informacje zawarte w tych artykułach mogą być ewentualnie wykorzystane w prowadzonym postępowaniu administracyjnym.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Białymstoku opinią z dnia 27 września 2016 r. (data wpływu: 28 września 2016r.), nr 253/NZ/2016, znak: NZ.4461.162.2016 pozytywnie zaopiniował wnioskowane przedsięwzięcie i określił następujące warunki realizacji:

1. W celu ograniczenia uciążliwości związanej z hałasem prace budowlane prowadzić jedynie w porze dziennej (od godz. 6:00 do 22:00),
2. Maszyny budowlane zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową winny być wyposażone w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania, utrzymane w stanie zapewniającym ich sprawność stosowane wyłącznie do prac, do jakich zostały przeznaczone, obsługiwane przez przeszkolone osoby, chronione przed przeciążeniem ponad dopuszczalne obciążenie robocze oraz wyposażone w instrukcje bezpiecznej obsługi i konserwacji,
3. Maszyny i urządzenia generujące hałas winny posiadać certyfikaty dopuszczające do użytkowania,

4. Należy stosować materiały i wyroby budowlane posiadające dokumenty potwierdzające dopuszczenie do powszechnego stosowania i obrotu,
5. W celu minimalizacji emisji zanieczyszczeń od środków transportu zapewnić sprawną organizację ruchu samochodowego,
6. Unikać rozsypywania się materiałów pylistych na terenie budowy i drogach wewnętrznych,
7. Osłaniać przed wiatrem składowiska kruszyw, piasku zawierające drobne frakcje pyłowe przed działaniem wiatru,
8. W dni słoneczne i wietrzne stosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia,
9. Transport materiałów budowlanych pyłących prowadzić pojazdami wyposażonymi w skuteczne zabezpieczenie przed pyleniem,
10. Podczas prowadzenia prac budowlanych należy przewidzieć miejsca do parkowania maszyn budowlanych na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych,
11. Przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw od pracy,
12. Maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie prac budowlanych,
13. Ścieki deszczowe i roztopowe z terenów utwardzonych, narażonych na zanieczyszczenia węglowodorami ropopochodnymi (m.in. z projektowanej płyty postojowej na której stacjonować będzie również cysterna z paliwem lotniczym) przed ich wprowadzeniem do kanału deszczowego podczyszczać w wysokosprawnym separatorze substancji ropopochodnych zintegrowanym z osadnikiem,
14. Przestrzegać uzgodnionych i zatwierdzonych procedur startów i lądowań oraz warunków rozruchu silników lotniczych, zapewniając dotrzymanie standardów emisyjnych i środowiskowych.

Ww. warunki określone przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku w opinii z dnia 27 września 2016r. zostały zawarte w sentencji niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przed wydaniem niniejszej decyzji, wypełniając wymóg art. 10 § 1 i 49 Kpa, obwieszczeniem z dnia 10 października 2016 r. zawiadomił strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości zapoznania się z nim i składania uwag i wniosków w terminie 7 dni od daty doręczenia obwieszczenia. Obwieszczenie zostało w Biuletynie Informacji Publicznej tut. urzędu w dniu 10 października 2016 r., wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniach od 10 października 2016 r. do 24 października 2016 r., na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Białymstoku w dniach od 11 października 2016 r. do 25 października 2016 r.

Podstawę do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko i wypracowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku stanowiska w przedmiotowej sprawie stanowiły następujące dokumenty: raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z załącznikami i streszczeniem w języku niespecjalistycznym, mapa ewidencyjna z liniami rozgraniczającymi i zasięgiem uciążliwości, wypisy z ewidencji gruntów oraz zebrany materiał dowodowy w trakcie prowadzonego postępowania.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował wszystkie warianty przedsięwzięcia, w tym wariant „zerowy” polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, wariant inwestorski będący jednocześnie najkorzystniejszym dla środowiska oraz racjonalny wariant alternatywny.

Wariant „0” czyli wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia.

Z punktu widzenia społeczno - gospodarczego wariant zerowy jest niekorzystny i nie stanowi żadnej alternatywy w stosunku do wariantu inwestycyjnego, stwarzającego szansę realizacji pola wzlotów wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną. Pozostawienie tego obszaru bez zainwestowania spowoduje zaniechanie rozwoju infrastruktury dla miasta, bowiem celem przedsięwzięcia jest przygotowanie lotniska do pełnienia funkcji lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji. Wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia jest nierozwojowy dla miasta i społeczności Białegostoku.

Wariant inwestorski i jednocześnie najkorzystniejszy dla środowiska.

Wariant inwestorski zakłada przebudowę obszaru lotniska Białystok-Krywłany w zakresie pola wzlotów na działkach o nr ewid. gr. 1/26 i 1/27, wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, w sposób zgodny z wymaganiami techniczno-eksploatacyjnymi odpowiednimi dla lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji. W wariantcie tym zaplanowano budowę drogi kołowania DK-1 od płyty postojowej do krawędzi pasa startowego o szerokości ok. 15 m i długości ok. 178 m o powierzchni 2670,00 m².

Racjonalny wariant alternatywny.

Wariant ten zakłada budowę drogi kołowania DK-1 o szerokości 15 m i długości 395m o powierzchni 5925,00 m². Droga w wariantcie racjonalnym alternatywnym łączy pas startowy oraz trawiastą istniejącą drogę o długości 840 m z płytą postojową.

Uzasadnienie wyboru wariantu do realizacji.

Wariant inwestorski wiąże się z mniejszym zajęciem terenu, natomiast w wariantcie alternatywnym z uwagi na zwiększenie powierzchni utwardzonej zwiększy się ilość wód opadowych z drogi kołowania. Przy realizacji wariantu racjonalnego alternatywnego istnieje konieczność dodatkowego manewru statku powietrznego na pasie startowym, by dokonać operacji startu u progu pasa startowego. Wydłużenie drogi przyczyni się do zwiększonej emisji ze spalania paliw lotniczych i emisji hałasu z operacji naziemnych.

Na etapie budowy oddziaływanie pod względem emisji pyłów i hałasu w wariantcie inwestorskim będzie krótsze niż w wariantcie alternatywnym.

W ocenie organu najkorzystniejszym wariantem do realizacji jest wariant inwestorski.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić negatywne oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych (emisja hałasu i emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego z poruszających się po terenie inwestycji pojazdów osobowych i dostawczych oraz z urządzeń – koparka, ładowarka, agregat sprężarkowy). Oddziaływania te będą miały jednak charakter krótkotrwały i odwracalny i ustaną wraz z zakończeniem robót. Jak wynika jednoznacznie z raportu o oddziaływaniu na środowisko realizacja inwestycji nie będzie wiązała się z ponadnormatywną emisją hałasu i emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Na etapie eksploatacji inwestycji wystąpi skumulowana emisja hałasu ze statków powietrznych (operacje startu, lądowania i kołowania), emisja hałasu komunikacyjnego z poruszających się po terenie lotniska pojazdów, emisja hałasu pozalotniczego (urządzenia naziemnej obsługi lotniska).

Na etapie eksploatacji inwestycji wystąpi również emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze statków powietrznych (operacje startu, lądowania i kołowania), z istniejącej kotłowni gazowej (1 kocioł o mocy 120 kW), z tankowania samolotów

i śmigłowca, z awaryjnego agregatu prądotwórczego, z poruszających się po terenie lotniska pojazdów.

Analiza wykazała, iż skumulowana emisja hałasu lotniczego związanego z funkcjonowaniem lotniska i operacjami lotniczymi śmigłowca LPR oraz emisja hałasu przemysłowego czyli hałasu komunikacyjnego oraz hałasu z pozalotniczych źródeł hałasu nie będzie przekraczała dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dziennej i w porze nocnej w stosunku do najbliższej zlokalizowanych terenów chronionych akustycznie (tereny rekreacyjno – wypoczynkowe znajdujące się na północ w odległości ponad 230 m licząc od granicy lotniska oraz na wschód w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska). Jak jednoznacznie wynika z przedstawionych w raporcie wyników obliczeń skumulowany poziom hałasu lotniczego emitowanego do środowiska nie będzie przekraczał wartości 60 dB dla pory dnia i 50 dB dla pory nocy w stosunku do ww. terenów, a hałas komunikacyjny oraz hałas z pozalotniczych źródeł hałasu nie będzie przekraczał wartości 55 dB dla pory dnia i 45 dB dla pory nocy w stosunku do tych terenów. Wobec powyższego, należało stwierdzić iż eksploatacja przedsięwzięcia, nie będzie powodować ponadnormatywnej emisji hałasu.

Analiza materiału dowodowego wykazała również, że wartości stężeń zanieczyszczeń emisyjnych powstających w trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia będą niższe od dopuszczalnych obowiązujących wartości i nie spowodują odczuwalnego pogorszenia warunków lokalnych. Jak jednoznacznie wynika z przeprowadzonych obliczeń, nie zostaną przekroczone dopuszczalne normy emisji substancji do powietrza poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Wartość odniesienia dla dwutlenku azotu uśredniona dla 1 godziny wynosi – 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, przy maksymalnym obliczonym stężeniu na terenie inwestycji – 451,849 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Zatem występują przekroczenia stężeń jednogodzinnych, lecz częstość przekroczeń wynosi 0,041% i nie przekracza wartości dopuszczalnej wynoszącej 0,2%. Wartość odniesienia dla ditlenku siarki uśredniona dla 1 godziny wynosi – 350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, przy maksymalnym obliczonym stężeniu na terenie inwestycji – 41,411 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, a zatem brak jest przekroczeń stężeń jednogodzinnych. Wartość odniesienia dla tlenu węgla uśredniona dla 1 godziny wynosi – 30000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, przy maksymalnym obliczonym stężeniu na terenie inwestycji – 1922,815 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, a zatem brak jest przekroczeń stężeń jednogodzinnych. Wartość odniesienia dla pyłu zawieszzonego PM 10 uśredniona dla 1 godziny wynosi – 280 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, przy maksymalnym obliczonym stężeniu na terenie inwestycji – 20,099 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, a zatem brak jest przekroczeń stężeń jednogodzinnych. Wartość odniesienia dla węglowodorów alifatycznych uśredniona dla 1 godziny wynosi – 3000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, przy maksymalnym obliczonym stężeniu na terenie inwestycji – 1173, 953 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, a zatem brak jest przekroczeń stężeń jednogodzinnych. Wartość odniesienia dla węglowodorów aromatycznych uśredniona dla 1 godziny wynosi – 1000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, przy maksymalnym obliczonym stężeniu na terenie inwestycji – 0,202 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, a zatem brak jest przekroczeń stężeń jednogodzinnych. Wartość odniesienia dla benzenu uśredniona dla 1 godziny wynosi – 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, przy maksymalnym obliczonym stężeniu na terenie inwestycji – 0,036 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, a zatem brak jest przekroczeń stężeń jednogodzinnych. Wartość średnioroczna dla pyłu PM 2,5 wynosi – 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, przy maksymalnym obliczonym stężeniu na terenie inwestycji – 0,008 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, a zatem nie przekracza wartości dyspozycyjnej wynoszącej 1,000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Nie stwierdzono również przekroczenia stężeń średniorocznych.

W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego zdefiniowano warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny niniejszą decyzją zobowiązano inwestora do prowadzenia prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. od 6.00 do 22.00, przy użyciu sprzętu wyposażonego w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania oraz wyłączania silników w trakcie przerw od pracy. Ponadto inwestor ma obowiązek przestrzegać

uzgodnionych i zatwierdzonych procedur startów i lądowań oraz warunków rozruchu silników lotniczych oraz na etapie eksploatacji dotrzymywać dopuszczalnych poziomów hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie na poziomie 60 dB w porze dnia i 50 dB w porze nocy.

W celu ochrony przed emisją niezorganizowaną do powietrza na etapie realizacji inwestycji nałożono obowiązek zabezpieczenia przed pyleniem przewożonych materiałów sypkich, zraszania wodą potencjalnych miejsc wtórnego pylenia, unikania rozsypywania materiałów pyłących na terenie budowy i drogach wewnętrznych, osłaniania przed wiatrem składowiska kruszyw i piasku zawierających drobne frakcje pyłowe.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego zobowiązano inwestora do wyposażenia terenu lotniska w sorbenty, na wypadek ewentualnych wycieków paliwa, do prowadzenia prawidłowej gospodarki humusem i odpadami oraz do gromadzenia powstających w trakcie budowy ścieków bytowych w przenośnych urządzeniach sanitarnych.

Na etapie eksploatacji inwestycji zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione poprzez odprowadzanie ścieków bytowych do kanalizacji sanitarnej oraz ujęcie wód opadowych pochodzących z płyty postojowej w system kanalizacji deszczowej, a przed odprowadzeniem ich do odbiornika podczyszczenie w separatorze substancji ropopochodnych. Nałożono również na inwestora obowiązek zaprojektowania regulatora wypływu o maksymalnej wydajności 50 l/s, aby ograniczyć maksymalną ilość wód opadowych odprowadzanych do kanalizacji.

W celu zapewnienia prawidłowego systemu odprowadzania wód opadowych z terenu inwestycji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku zobowiązał inwestora do prowadzenia systematycznego nadzoru i konserwacji urządzeń służących do oczyszczania wód opadowych.

Zamierzenie koliduje z drzewostanem, m.in. z uwagi na konieczność ograniczenia wysokości przeszkód lotniczych, dotyczy to zarówno 71 pojedynczych drzew oraz 10 powierzchni. Konieczne jest również usunięcie kilkudziesięciu drzew ze względu na prowadzone prace. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, a znajdujące się w strefie potencjalnego oddziaływania inwestycji zostaną zabezpieczone m.in. poprzez zakaz zagęszczania gleby oraz składowania materiałów budowlanych w obrębie strefy korzeniowej drzew, wykonanie ekranów korzeniowych w przypadku gdy zakres prac wkracza w strefę korzeniową, oszalowanie pni za pomocą desek, zabezpieczenie przed przesuszeniem, itp. Co więcej, z uwagi na możliwość zasiedlania zadrzewień przez ptaki, Inwestor zobowiązany został się do wykonania wycinki w terminie od 15 sierpnia do 15 marca, tj. poza okresem lęgowym ptaków.

Prawie cała powierzchnia lotniska jest ogrodzona i pokryta niską murawą, bez drzew i krzewów, z niewielkimi nieuporządkowanymi powierzchniami porastanymi wysoką roślinnością zielną i młodymi krzewami. Południowo-wschodni narożnik nieruchomości porasta las. Wykonane na potrzeby przedłożonej dokumentacji badania terenowe wykazały, iż pomimo mało urozmaiconej szary roślinnej, z płyty lotniska korzysta wiele gatunków ptaków. Dominują tu gatunki żerujące, zalatujące z obszarów poza terenem lotniska, takie jak mewy śmieszki, szpaki, gawrony, kawki. Odnotowano nawet bytowanie myszołowów, bocianów białych, żurawi. Z kolei jako gatunki lęgowe na terenie lotniska zakwalifikowano skowronki, oraz związane z zabudowaniami wróble i oknówki. Gatunki z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej tj. wspomniany już bocian biały i żuraw przebywały okresowo, tylko lerkę można było zaliczyć do fauny lęgowej. W związku z wycinką zadrzewień nieuniknione są ewentualne straty w biotopie awifauny, jednak dotyczą one gatunków pospolitych

i o niezagrożonej populacji. Co więcej, wykonanie wycinki poza okresem lęgowym stanowi skuteczne działanie minimalizujące oddziaływanie na ptaki.

Należy w tym miejscu wskazać, iż zgodnie z przedłożoną dokumentacją, realizacja inwestycji wiązać się będzie również z usunięciem drzew na sąsiednich działkach. Niemniej z uwagi na lokalizację wycinka ta nie jest przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego. Z uwagi na zapisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska – zasięg powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych powoduje konieczność wycinki drzew na sąsiednich działkach – na wschód ok. 10,5 ha (nr 769 ob.0021 i nr 1/29, 49, 53, 55 ob. 0022), na zachód – ok. 19 ha (1/5, 1/29, 44/2 ob. 0022). Konieczne będzie również usunięcie drzew mogących stanowić przeszkody lotnicze na terenie Rodzinnego Ogrodu Działkowego Ekologicznego na sąsiednich działkach, bądź ewentualne ich przycięcie.

Po stronie północnej, za obszarem inwestycji, występuje niewielki fragment lasu o charakterze zdegradowanego grądu. Dalej na zachód zachował się las w lepszym stanie, choć jego drzewostan został praktycznie usunięty. O dawnym grądowym charakterze świadczą gatunki rosnące w runie. Od strony zachodniej zmianami ma zostać objęty niewielki fragment terenu zlokalizowany poza obecnym ogrodzeniem lotniska-bezpośrednio do ogrodzenia przylega dawno odlesiony pas gruntu pokryty wysoką murawą. Ostatni fragment terenu na którym przewidziano wycinkę zlokalizowany jest po wschodniej stronie lotniska. Porastają go płaty lasu grądowego o silnie zaburzonej strukturze – są silnie zmienione i źle zachowane. Na zachód i południe od miejsca inwestycji rozciągają się tereny leśne o awifaunie zbliżonej do zdegradowanego lasu grądowego. Ingerencja w drzewostany stanowiące biotop lokalnej awifauny, jak i występowanie porostów, wiąże się z koniecznością uzyskania zezwolenia na odstępstwa od zakazów względem gatunków objętych ochroną.

Realizacja planowanej inwestycji będzie rozszerzeniem dotychczasowego sposobu wykorzystywania terenu. Dlatego też względem gatunków, dla których teren lotniska stanowi część biotopu, nie będzie to stanowić istotnej zmiany – zachowanie wykorzystywania terenu do celów lotniczych. Planowana w przyszłości budowa terminala, zgodnie z przedstawioną dokumentacją, tylko w nieznacznym stopniu zwiększy ruch lotniczy. Zwiększenie średniej dobowej ilości operacji lotniczych z 5 na 5,5 spowoduje wzrost jedynie o 3,5 operacji tygodniowo. Co więcej, z wyjątkiem startów i lądowań żaden statek powietrzny nie powinien znaleźć się poniżej kręgu nadlotniskowego znajdującego się na wysokości bezwzględnej 468 m. Pułap ten nie powinien zagrażać normalnej aktywności ptaków, dlatego też poza startami i lądowaniami, ruch powietrzny nie będzie generować większego wpływu na awifaunę.

W związku z przedstawionymi danymi w przedłożonej przez inwestora dokumentacji, a także według posiadanych w tut. urzędzie informacji, realizacja inwestycji i ingerencja w teren objęty wnioskiem, pomimo występowania awifauny, nie będzie się wiązać ze znacząco negatywnymi oddziaływaniami na lokalną awifaunę. Również w kontekście innych gatunków zwierząt, czy roślin, antropogeniczny charakter terenu sprawia, że nie stanowi on miejsca cennego przyrodniczo. Niemniej należy podkreślić, iż odnotowanie w terenie gatunku objętego ochroną i stwierdzenie konieczności naruszenia obowiązujących względem niego obostrzeń wskazanych w ustawie o ochronie przyrody wymagać będzie wstrzymania prac i (podobnie jak w przypadku wycinki drzewostanu zasiedlonego przez ptaki), wystąpienie o stosowne decyzje/zezwoleń na odstępstwa od zakazów. Należy w tym miejscu podkreślić, iż miejsce inwestycji zlokalizowane jest poza formami ochrony przyrody, a najbliższe obszary Natura 2000, tj. obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Knyszyńska PLB200003, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12

stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 25, poz. 133), oraz projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Knyszyńska PLH200006 zatwierdzony przez Komisję Europejską, oddalone są o ok. 7,3 km na wschód od skraju analizowanego obszaru przedsięwzięcia. Zarówno etap realizacji inwestycji, jak i późniejsza eksploatacja nie będą miały negatywnego wpływu na obszary Natura 2000.

W związku z powyższym mając na względzie umiejscowienie inwestycji na terenie miejskim i w miejscu dotychczasowego lotniska, oddalenie od terenów cennych przyrodniczo i antropogeniczny charakter terenu, a także zastosowane działania minimalizujące - przedsięwzięcie może być zrealizowane bez większej szkody dla środowiska przyrodniczego.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego w pkt. IV niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do dokonywania 2 razy do roku, w okresie wiosennym oraz jesiennym, przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe.

W celu sprawdzenia rzeczywistego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na stan klimatu akustycznego nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie pomiarów hałasu w miejscach objętych ochroną przed hałasem (tereny rekreacyjno – wypoczynkowe znajdujące się na północ w odległości ponad 230 m licząc od granicy lotniska oraz na wschód w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska). Analizę porealizacyjną należy sporządzić po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Analiza całości materiału dowodowego przedłożonego przez inwestora i zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wykazała, że na obecnym etapie można określić wszystkie konieczne warunki środowiskowe. Z tego względu nie nałożono na inwestora obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny na etapie zezwolenia na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie w myśl 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 poz. 138), nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

Planowana inwestycja z uwagi na lokalizację i lokalny zasięg oddziaływania w stosunku do granic państwa nie będzie źródłem transgranicznych oddziaływań na środowisko.

Z przedłożonego materiału dowodowego nie wynika potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wynikać z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej.

Planowane przedsięwzięcie położone będzie w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Biała o kodzie PLRW2000172616899 której stan oceniono jako zły, natomiast ocena stanu jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie również w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) „55” o kodzie PLGW230055, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu – niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Zdaniem organu, po analizie zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania materiału dowodowego należy stwierdzić że z uwagi na zastosowany sposób odprowadzenia wód opadowych z płyty poprzez system kanalizacji deszczowej z separatorem substancji ropopochodnych, planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na jednolite części wód. Jak wynika z raportu prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej w wodach opadowych odprowadzanych do odbiornika nie będą przekraczać wartości dopuszczalnej określonej w *rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego* (Dz.U. 2014 poz. 1800) – 100 mg/l, a węglowodorów ropopochodnych 15 mg/l.

Etap realizacji przedsięwzięcia po zastosowaniu wskazanych rozwiązań zabezpieczających (prawidłowej gospodarki humusem i odpadami, wyposażenie terenu lotniska w sorbenty, gromadzenie powstających w trakcie budowy ścieków bytowych w przenośnych urządzeniach sanitarnych) oraz eksploatacji (odprowadzanie ścieków bytowych do kanalizacji sanitarnej, podczyszczanie wód opadowych z płyty postojowej w separatorze substancji ropopochodnych) nie będą negatywnie wpływały na jakość ww. jednolitych części wód i nie będą zagrażać osiągnięciu celu środowiskowego jednolitych części wód.

Mając na uwadze skalę i usytuowanie przedsięwzięcia, jego realizacja i eksploatacja, nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany. Nie przewiduje się również wpływu zmian klimatu na trwałość Lotnisko będzie źródłem emisji gazów cieplarnianych zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji, lecz jak wynika z raportu o oddziaływaniu na środowisko nie zostaną przekroczone dopuszczalne normy emisji substancji do powietrza poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Kanały deszczowe będą zwymiarowane na przyjęcie deszczu nawalnego. Z uwagi na lokalizację planowanego przedsięwzięcia (poza terenami narażonymi na ryzyko powodzi oraz osuwisk mas ziemnych) inwestycja nie jest szczególnie narażona na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne. Wykorzystane do realizacji przedsięwzięcia materiały budowlane będą spełniać normy dopuszczające je do stosowania w budownictwie, w wyniku czego będą np. odporne na niskie i wysokie temperatury.

Planowana inwestycja zostanie zlokalizowana w terenie miejskim, ale nie wpłynie w istotny sposób na walory krajobrazowe terenu miejskiego ponieważ nie będzie stanowiła nowego elementu krajobrazu (istniejące lotnisko).

W ocenie organu przy spełnieniu warunków określonych w niniejszej decyzji, realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach.

W trakcie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa Stowarzyszenie Zielony Białystok wniosło uwagi i wnioski, które dotyczyły następujących kwestii:

1. Wybudowania lotniska poza miastem zamiast lotniska na Krywlanach.
2. Kolizji lotniska z wysokimi budynkami,
3. Kolizji lotniska z miejscami bytowania ptaków.
4. Nie wyznaczenie stref awaryjnego zrzutu paliwa.

Ustosunkowując się do zgłoszonych uwag, wyjaśniam co następuje:

Ad. 1

Budowa pola wlotów na lotnisku Białystok – Krywlany ma swoje uzasadnienie przede wszystkim ze względu na zaspokojenie zapotrzebowania na ruch tzw. general aviation, dyspozycyjno biznesowy oraz niewielki pasażerski. Potencjalni inwestorzy lokalizację swojej działalności uzależniają w dużej mierze od dostępności regionalnego lotniska znajdującego się w jej najbliższej okolicy, więc realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia jest uzasadniona.

Ad. 2

Analiza sytuacji przeszkodowej wynikającej z powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych wykazała brak obiektów na czołowych powierzchniach ograniczających, co powoduje brak zagrożenia dla wykonywania operacji lotniczych z planowanej drogi startowej. Analiza wykazała również, że sytuacja przeszkodowa pozwala na wydłużenie drogi startowej o kilkaset metrów w przyszłości.

Ad. 3

W ocenie organu realizacja inwestycji i ingerencja w teren objęty wnioskiem, pomimo występowania awifauny, nie będzie się wiązać ze znacząco negatywnymi oddziaływaniami na lokalną awifaunę. W przypadku potrzeby zostaną zastosowane skuteczne i bezpieczne sposoby na minimalizowanie ryzyka związanego obecnością i migracją ptactwa np. właściwe dźwięki nadawane z obszaru lotniska lub obecność sokolników.

Ad. 4

Strefy zrzutu paliwa ustanawia się w rejonach, które mogą być najmniej podatne na negatywne oddziaływanie paliwa. Referencyjny statek powietrzny dla planowanego pasa startowego ani żaden inny mogący z niego korzystać nie jest wyposażony w systemy umożliwiające zrzut paliwa.

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

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2016.353 ze zm.). Wniosek powinien być złożony nie później, niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Zgodnie z art. 72 ust. 4 ww. ustawy złożenie wniosku może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu 6 lat od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2016.353 ze zm.).

Jednostki samorządu terytorialnego zwolnione są od opłaty skarbowej - podstawa prawna art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012r. Nr 1282 ze zm.).

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

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Prezydent Miasta Białegostoku;
2. pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 Kpa (obwieszczenie);
3. a/a

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Białymstoku

Beata Bezubik

Decyzja
niniejsza jest ostateczna
dnia 13.12.2016r.
i podlega wykonaniu
Białystok, dnia 13.12.2016r.
podpis

Charakterystyka przedsięwzięcia

ZAŁĄCZNIK Nr 1

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak: WOOŚ-II.4230.1.2016.DK z dnia 01. listopada 2016r.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegać na budowie pola wlotów na istniejącym lotnisku szkoleniowo - sportowym Białystok-Krywlany na działkach o nr ewid. gr. 1/26 i 1/27, wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną.

Zakres inwestycji obejmuje:

- likwidację istniejącego pasa drogi startowej o nawierzchni naturalnej RWY 09L/27R;
- likwidację zdegradowanego, nieużywanego pasa drogi startowej, wraz z jej skarpami;
- likwidację wzniesienia na podejściu wschodnim projektowanej DS-1;
- likwidację budynku biura giełdy samochodowej;
- przebudowę pasa drogi startowej (DS-2) wraz z zabezpieczeniem pola wlotów o nawierzchni naturalnej, darniowej o długości 840 m i szerokości 160 m;
- budowę pasa drogi startowej (DS-1) z płaszczyzną do zawracania o nawierzchni sztucznej o długości 1470 m i szerokości 150 m o kodzie ref. lotniska – 3C;
- budowę dróg kołowania (DK-1 o szerokości 15 m i długości 178 m, DK-2 o szerokości 6 m i długości 63,5 m) oraz płyty postojowej (PPS-1) o nawierzchni sztucznej o szerokości 70 m i długości 175 m;
- budowę płyty postojowej (PPS-2) o nawierzchni naturalnej wzmocnionej ekokratą o szerokości 90 m i długości 137 m;
- budowę drogi kołowania o nawierzchni naturalnej (DK-3) o szerokości 11m i długości 125m;
- budowę stref bezpieczeństwa końców drogi startowej DS-1 (RESA) na obu końcach pasa drogi startowej o wymiarach 60 m x 90 m;
- budowę drogi pożarowej na podejściu wschodnim i po zachodniej stronie pasa drogi startowej, o nawierzchni trawiastej wzmocnionej ekokratą oraz zatoki do zawracania o wymiarach kwadratu o boku 25 m;
- budowę oświetlenia nawigacyjnego drogi startowej (DS-1), płaszczyzny do zawracania oraz dróg kołowania (DK-1 i DK-2), płyty postojowej (PPS-1);
- instalację trzech oświetlonych wskaźników kierunku wiatru oraz latarni lotniskowej;
- instalację lotniskowych znaków pionowych;
- budowę odwodnienia nawierzchni lotniskowych.

Charakterystyczne parametry techniczne inwestycji:

1. Pas drogi startowej DS-2 o dł. 840m i szer. 160m oraz zabezpieczenie pola wlotów poza progiem po obu stronach po 30m (łącznie dł. 920m) z zabezpieczeniem krawędzi bocznych: 10m od północnej krawędzi drogi startowej oraz 55m od południowej (łącznie szer. z drogą startową 225m). Nawierzchnia trawiasta. Wysokość krawędzi zabezpieczenia pola wlotów (w osi) po wschodniej stronie wyznaczono na poziomie 154m n.p.m.
2. Pas drogi startowej DS-1 o dł. 1470m i szer. 150m o nawierzchni sztucznej oraz stref bezpieczeństwa końców pasa drogi startowej DS-1 długości – 90m i szerokości 60m.
3. Płaszczyzna do zawracania na DS-1 o nawierzchni sztucznej, w kształcie połączonego

prostokąta z trapezem prostokątnym. Wymiary trapezu to - szer. 23,5m oraz krótszy bok dł 54,5m i dłuższy 94,9m. Wymiary prostokąta – szer. 30m, dł. 50m. Usytuowana jest od strony północno-wschodniej drogi startowej.

4. RESA na obu końcach pasa drogi startowej o wymiarach 60m x 90m. RESA-2 po wschodniej stronie DS-1 – nawierzchnia trawiasta. RESA-1 po zachodniej – nawierzchnia trawiasta wzmocniona ekokratą. Wzmocnienie ekokratą przedłużone do progu zachodniego DS-1.
5. Płyta postojowa PPS-1, o nawierzchni sztucznej, szer. 70m i dł. 175m. Zlokalizowana po północnej stronie lotniska przy budynku biurowo-hangarowym Aeroklubu.
6. Droga kołowania DK-1 łącząca DS-1 z PPS-1, o nawierzchni sztucznej, szer. 15m i dł. 178m. Zlokalizowana jest od strony południowo-wschodniej DS-1.
7. Droga kołowania DK-2 łącząca działkę na której funkcjonuje LPR z płytą postojową PPS-1 oraz droga kołowania DK-1. Nawierzchnia sztuczna. Na granicy z działką 1/26 ob. 0022 kontrspadek w celu zapobiegania spływaniu wód deszczowych na sąsiednią działkę. Długość 63,5m, szerokość 6m.
8. Płyta postojowa PPS-2, o nawierzchni naturalnej wzmocnionej ekokratą, szer. 90m i dł. 137m.
9. Droga kołowania DK-3 o nawierzchni trawiastej walcowanej. Szerokość 11m, dł. 125m.
10. Wysokość wyjściowa lotniska wyznaczona na poziomie Hw=151 m n.p.m.
11. Oświetlenie nawigacyjne wyposażone w awaryjny system oświetlenia.
12. Droga pożarowa po wschodniej stronie na pasie drogi startowej i RESie 2 – nawierzchnia trawiasta wzmocniona ekokratą. Odcinek pomiędzy RESĄ 2 a ul. Mickiewicza – zgodnie ze stanem istniejącym (nawierzchnia asfaltowa).
13. Droga pożarowa po zachodniej stronie pasa drogi startowej – nawierzchnia trawiasta wzmocniona ekokratą (powierzchnia RESA-1) oraz zatoką do zawracania o wymiarach kwadratu o boku 25m. Fragment łączący RESE z zatoką szer. 4m i dł. 25m.

Wyposażenie obiektu budowlanego:

- 3 wskaźniki kierunku wiatru.
- 32 oznaczniki krawędzi pasa drogi startowej bez nawierzchni sztucznej (DS-2), koloru białego.

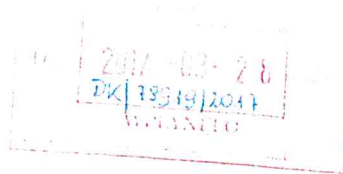
Znaki poziome malowane:

- Oznakowanie poziome pasa drogi startowej - kolor biały. Oznakowanie poziome pasa drogi kołowania, płaszczyzny do zawracania i płyty postojowej - kolor żółty.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wymagała wycinki drzew na sąsiednich działkach – na wschód ok. 10,5 ha i na zachód – ok. 19 ha. Konieczne będzie również usunięcie lub przycięcie drzew mogących stanowić przeszkody lotnicze na terenie Rodzinnego Ogrodu Działkowego Ekologicznego.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Elblągu
Ecata Bezubik

WOOŚ-II.4230.1.2016.DK



Toni P. Maksimile

29.03.2017. ty

Białystok, dnia 27 marca 2017 r.

Toni H. Salernax

29.03.2017.

DECYZJA

Na podstawie art. 72a ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 353 ze zm.) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.), działając na wniosek Aero Partner Sp. z o.o. z dnia 23 marca 2017r.

przenoszę decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 9 listopada 2016r., znak: WOOŚ-II.4230.1.2016.DK wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa pola wzlotów wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną na lotnisku Białystok – Krywłany na nieruchomości położonej w Białymstoku, nr ewid. gr. 1/26, 1/27 obręb 0022”,

z podmiotu Prezydent Miasta Białegostoku, ul. Słonimska 1, 15-950 Białystok na rzecz Aero Partner Sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa.

UZASADNIENIE

W dniu 9 listopada 2016r., na wniosek Prezydenta Miasta Białegostoku, ul. Słonimska 1, 15-950 Białystok, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wydał decyzję, znak: WOOŚ-II.4230.1.2016.DK, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa pola wzlotów wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną na lotnisku Białystok – Krywłany na nieruchomości położonej w Białymstoku, nr ewid. gr. 1/26, 1/27 obręb 0022”.

Wnioskiem z dnia 23 marca 2017r. Aero Partner Sp. z o. o. wniosła o przeniesienie ww. decyzji z podmiotu Prezydent Miasta Białegostoku, ul. Słonimska 1, 15-950 Białystok na rzecz Aero Partner Sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa, załączając:

- 1) zgodę Prezydenta Miasta Białegostoku, ul. Słonimska 1, 15-950 Białystok z dnia 22 marca 2017r. na przeniesienie decyzji na rzecz Aero Partner Sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) oświadczenie Aero Partner Sp. z o.o. z dnia 23 marca 2017r. o tym, że przyjmuje ona wszystkie warunki zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 9 listopada 2016r., znak: WOOŚ-II.4230.1.2016.DK.

Zgodnie z art. 72a ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 353 ze zm.) jeżeli podmiot na który ma być przeniesiona decyzja przyjmuje wszystkie warunki zawarte w tej decyzji, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest obowiązany, za zgodą strony, na rzecz której decyzja została wydana, do przeniesienia tej decyzji na rzecz innego podmiotu.

W związku z powyższym organ orzekł jak w sentencji.

URZĄD MIEJSKI W BIAŁYMSTOKU

ul. Słonimska 11, 15-950 Białystok

Z-CIA DYREKTORA

Zarządu Miąg Miejskich

Dni 30.05.2017r.

ZAZWAGNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

od str. 1 do str. 2 Beata Cielewajska

POUCZENIE

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

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie.

Pobrano opłatę skarbową w wysokości 105 zł
za przeniesienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dorian Kozłowski – starszy specjalista

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Białymstoku

Beata Bezubik

Otrzymują:

1. Aero Partner Sp. z o. o.;
2. Prezydent Miasta Białegostoku.