



WOJEWODA MAZOWIECKI

Warszawa, dnia marca 2008 r.

WŚR.I.DC.EM/6613/1/112/05

Postanowienie

uzgadniające środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), art. 48 ust. 2 pkt 3 lit. a) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150)- dalej Poś, na wniosek Burmistrza Miasta Nowy Dwór Mazowiecki z dnia 23 grudnia 2005 r. znak: GK 7624/4/2005 w sprawie uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja Lotniska Modlin w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych w Modlinie” w związku z wystąpieniem Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906, którego Pełnomocnikiem jest Pan Piotr Okieniec Prezes Zarządu Spółki Mazowiecki Port Lotniczy „Warszawa Modlin” sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki

postanawiam

uzgodnić następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja Lotniska Modlin w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych w Modlinie” :

- I. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.**
 1. Zaplecze budowy zorganizować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym warstwą słaboprzepuszczalną, poza zasięgiem lokalnych obniżen terenu.
 2. Wprowadzić wysoką kulturę prowadzenia robót, w szczególności przez: systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów na biegu jałowym, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy.

3. Organizować roboty w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
4. Postępowanie i zasady gospodarowania odpadami winny być zgodne z wymogami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 251). Zgodnie z przywołaną ustawą wytwarzającym odpady, odpowiedzialnym za podjęcie odpowiednich działań w celu unikania wytwarzania odpadów, minimalizacji ich ilości oraz w dalszej kolejności do odzysku i właściwego unieszkodliwiania wytwarzanych odpadów jest wykonawca usług, robót budowlanych, który przed rozpoczęciem robót winien posiadać uregulowany stan formalno-prawny w zakresie gospodarowania odpadami. Odpady powinny być gromadzone w wyznaczonych miejscach w sposób selektywny przed ich przekazaniem do ostatecznego miejsca unieszkodliwiania lub wykorzystania.
5. Należy opracować program gospodarki odpadami.
6. W ramach rozbioru i przebudowy istniejących budynków na lotnisku w Modlinie wykonać inwentaryzację azbestu i opracować program jego unieszkodliwiania.
7. Należy zastosować odpowiednie środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo - wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi od pracujących maszyn i urządzeń. Maszyny i urządzenia muszą być sprawne technicznie, bez wycieków oleju, płynów samochodowych, paliwa oraz utrzymywane w czystości. Zabrania się mycia urządzeń, pojemników na substancje ropopochodne, maszyn i pojazdów na placu budowy lub w pobliżu, lub w jakimkolwiek miejscu do tego nieprzygotowanym.
8. W celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych należy spełnić wymagania korzystania z wód poprzez uregulowanie stanu formalno – prawnego, przestrzeganie warunków technicznych i eksploatacyjnych urządzeń wodnych i kanalizacyjnych, przestrzeganie reżimu technologicznego uzdatniania wody i oczyszczania ścieków.
9. Ścieki sanitarne należy odprowadzać do oczyszczalni ścieków. Wody opadowe po oczyszczeniu w separatorach można odprowadzać do rowów otwartych. Ścieki z odladzania samolotów, zawierające związki glikolu i wymagające specjalistycznego unieszkodliwiania muszą być gromadzone w szczelnych pojemnikach i przekazywane specjalistycznym służbom.
10. Uzyskać stosowne pozwolenia i decyzje umożliwiające prowadzenie zgodnie z obowiązującym prawem gospodarki wodno-ściekowej i pobór wody ze studni (pozwolenia wodnoprawne).
11. Wykorzystać wszystkie możliwe środki organizacyjne w celu wyeliminowania uciążliwości hałasowej lotniska Modlin w szczególności poprzez opracowanie antyhałasowych procedur

startów i lądowań (szczególnie w przypadku turboodrzutowych samolotów dalekiego zasięgu) oraz poprzez preferowanie na lotnisku statków nowej generacji.

12. Ograniczyć zasięg hałasu naziemnego pochodzącego z operacji pozalotniczych wszelkimi dostępnymi rozwiązaniami technicznymi, technologicznymi i organizacyjnymi tak, aby równoważny poziom dźwięku poza granicami lotniska nie przekraczał wartości dopuszczalnych.
13. Przy budowie nowych dróg kołowania i płyt postojowych (zaplecza - infrastruktury) należy rozważyć potrzebę stworzenia osłon akustycznych – szpalerów drzew, nasypów ziemnych i innych konstrukcji (parawany dźwiękochłonne) ograniczających rozprzestrzenianie się poza obszar lotniska hałasu generowanego w miejscach, gdzie przeprowadza się czynności związane z uruchomieniem zespołów napędowych samolotów.
14. W momencie wykonywania najbardziej uciążliwych akustycznie czynności technicznych, jak uruchomienie zespołów napędowych samolotów, należy przestrzegać odpowiedniego ustawienia samolotów. Samolot powinien wtedy być skierowany tylną częścią korpusu na północ, by tam kierować główny strumień energii fal dźwiękowych.
15. Nie należy wywozić, składować i gospodarczo wykorzystywać w obszarowych formach ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust.1 ustawy o ochronie przyrody, odpadów budowlanych z wyłączeniem legalnie działających składowisk odpadów.
16. Zakaz przekazywania osobom fizycznym posiadającym grunty na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu ziemi z wykopów.
17. Wycinkę drzew i krzewów na terenie lotniska przeprowadzić poza sezonem lęgowym.
18. Przestrzegać poniżej wymienione warunki dotyczące ochrony nietoperzy i ich siedlisk w związku z obszarem Natura 2000 PLH 140020 „Forty Modlińskie”:
 - a) podczas robót rozbiórkowych prowadzonych na terenie lotniska, bezpośrednio przed przystąpieniem do robót każdy obiekt przeznaczony do rozbioru powinien zostać sprawdzony przez osobę posiadającą Licencję Chiropterologiczną w stopniu, co najmniej Inwentaryzatora. W przypadku stwierdzenia obecności nietoperzy, roboty należy wstrzymać do momentu trwałego (co najmniej przez tydzień) opuszczenia przez nie miejsca pobytu;
 - b) w celu ochrony „Fortu Kazamaty” należy wygrodzić go w sposób uniemożliwiający niekontrolowaną penetrację przez człowieka;
 - c) teren lotniska w rejonie fortu Kazamaty należy oświetlić za pomocą niskociśnieniowych lamp sodowych;
 - d) w okresie aktywności nietoperzy (świt, zmierzch) zamykać bocznice kolejową prowadzącą do MPS oraz zamykać i wyłączać oświetlenie drogi dojazdowej łączącej

- drogę krajową Nr 62 z magazynem paliw i smarów (MPS) i hangarami;
- e) należy wybudować ekran w postaci wału ziemnego po południowej stronie linii kolejowej od drogi dojazdowej do MPS do hangaru nr I (budynek nr 12 na mapie w Załączniku nr 2 do Aneksu z grudnia 2007);
 - f) w ramach analizy przedrealizacyjnej należy prowadzić monitoring nietoperzy, w szczególności w zakresie ich żerowania w obrębie płyty lotniska;
 - g) jeśli wyniki monitoringu przedrealizacyjnego wykażą, że może nastąpić utrata/ograniczenie możliwości żerowania przez nietoperze na płycie lotniska, należy zapewnić właściwą bazę pokarmową i odpowiednie warunki do polowania dla nietoperzy, co wymagać będzie odtworzenia właściwej pokrywy roślinnej na odpowiedniej powierzchni poza terenem objętym oddziaływaniem lotniska oraz stworzenia liniowych elementów krajobrazu (szpalery drzew i krzewów), tworzących odpowiednio zaciemnione korytarze, prowadzące od obiektu do tego terenu.
19. Przestrzegać poniżej wymienione warunki dotyczące ochrony ptaków w związku z obszarem PLB „Dolina Środkowej Wisły” oraz zachowaniem łączności (korytarza) z obszarem PLB „Dolina Dolnego Bugu” i „Dolina Dolnej Narwi” (w tym łąki Czarnowskie -Mokradła):

Etap planowania budowy lotniska

- a) w celu eliminacji miejsc potencjalnych wodopojów ptasich, teren lotniska należy maksymalnie wyrównać (poprzez wałowanie oraz zasypanie wszystkich rowów, zagłębień terenowych itp.). Ponadto należy również zaplanować odpowiedni sposób melioracji i drenazu terenu lotniska w taki sposób, aby wody roztopowe i opadowe szybko znikwały z płyty lotniska i nie tworzyły kałuż;
- b) z terenu lotniska należy usunąć wszelkiego rodzaju roślinność stanowiącą potencjalną bazę pokarmową ptaków, tj. wysoką trawę, roślinność krzewiastą, drzewa, w szczególności gatunki wydające owoce atrakcyjne dla ptaków (taki jak: głogi, jarzęby, tarninę, osty, wrotycz, róże itp.);
- c) do obsadzenia części lotniczej lotniska, w szczególności otoczenia utwardzonych nawierzchni należy dobierać gatunki traw charakteryzujące się niskim wzrostem (10 - 20 cm) i o takiej specyfice budowy kłosa, która jest najmniej atrakcyjna dla ptaków i gryzoni (np. rajgras angielski);
- d) projekty budowlane w tym modernizacyjne (dot. głównie budynków i ogrodzenia) winny przewidywać umieszczenie na dachach, oknach, gzymsach, kominach itp., drucianych „jeży” (tzw. concertiny) i innych elementów uniemożliwiających przesiadywanie ptaków, a także zakładanie przez nich gniazd (np. specjalne siatki w hangarach);

- e) należy podjąć współpracę z właściwymi organami w celu likwidacji lub zmiany lokalizacji istniejących wysypisk śmieci w promieniu 5-10 km od lotniska, stanowiących miejsca koncentracji ptaków.

Etap eksploatacji lotniska

- a) należy prowadzić stały monitoring przemieszczania się ptaków, realizowany w cyklu dobowym i sezonowym przez odpowiednio przeszkolone służby działające w terenie, wspomagane przez system radarowy; analizować dane na temat przelotów, rozmieszczenia miejsc koncentracji, zbiorowych noclegowisk, żerowisk, itp.; prognozować ruchy ptaków na podstawie zebranych danych; dostosowywać trasy przelotu samolotów na bieżąco do sytuacji wynikającej z ruchu ptaków wędrownych, unikać latania nad miejscami koncentracji ptaków, na trasach wędrówek i na wysokości lotu stad; w zależności od okoliczności należy czasowo wstrzymywać wykonywanie operacji lotniczych;
 - b) na bieżąco należy usuwać z terenu lotniska oraz jego okolicy bazę pokarmową ptaków tj. wysoką trawę, roślinność krzewiastą, drzewa, w szczególności gatunki wydające owoce atrakcyjne dla ptaków (taki jak: głogi, dęby, jarzęby, tarninę, osty, wrotycz, róże itp.);
 - c) z terenu lotniska i terenów bezpośrednio przyległych należy usunąć wszelkie zbędne elementy (słupy, słupki, ogrodzenia, kopce itp.) mogące służyć ptakom drapieżnym jako czatownie;
 - d) wszelkie odpady i śmieci gromadzić wyłącznie w szczelnie zamkniętych pojemnikach;
 - e) w celu minimalizacji miejsc służących ptakom za wodopoje, regularnie kontrolować drożność дренаżu, aby wody roztopowe i opadowe szybko zniknęły z płyty lotniska i nie tworzyły kałuż na pasie startowym. W przypadku, jeśli istnienie zbiornika na płycie lotniska jest nieodzowne, podyktowane odrębnymi przepisami np. przeciwpożarowymi, należy uniemożliwić ptakom dostęp do niego np. obudowując go albo zakrywając matami lub pływającymi piłeczkami;
 - f) w strefie operacji lotniczych na terenie lotniska należy odstraszać ptaki z wykorzystaniem sokołów lub psów.
20. Przestrzegać wszelkich przepisów i procedur mających na celu ograniczenie ryzyka awarii lub zaniedbań, które mogłyby prowadzić do zagrożenia dla stanu środowiska i zdrowia ludzi. Wdrożyć procedury postępowania w sytuacjach awaryjnych.

II. Na etapie projektu budowlanego należy:

1. Zastosować w obiektach lotniska rozwiązania konstrukcyjne stale przeszkadzające ptakom podczas siadania lub żerowania (bierne odstraszenie ptaków).
2. Zaprojektować budowę wału ziemnego odgradzającego „Fort Kazamaty” od terenu lotniska właściwego i jego zaplecza technicznego (magazynów paliw i smarów, hangarów dla helikopterów).
3. Zaprojektować instalację systemu radarowego do śledzenia przelotów ptaków.
4. Uzgodnić projekt kształtowania zieleni na terenie lotniska ze specjalistą chiropterologiem i ornitologiem.
5. Zaprojektować lokalizację urządzeń radionawigacyjnych, wytwarzających pole elektromagnetyczne, w odległości, co najmniej 400 m od „Fortu Kazamaty”, stanowiących schronienie nietoperzy.

III. Konieczne jest utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania na terenach, gdzie nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska (dopuszczalne poziomy hałasu określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku- Dz. U. z 2007 r., Nr 120, poz. 826), zgodnie z art. 135 ust. 4 Poś.

IV. Wnioskodawca zobowiązany jest:

1. Monitorować oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko w zakresie:
 - hałasu na terenie lotniska i w jego otoczeniu,
 - ilości i jakości odprowadzanych ścieków sanitarnych i deszczowych,
 - populacji nietoperzy zgodnie z zapisami Aneksu o oddziaływaniu na obszary Natura 2000 z 2007 r.,
 - populacji ptaków zgodnie z zapisami Aneksu o oddziaływaniu na obszary Natura 2000 z 2007 r..
2. Wykonać i przedstawić analizę porealizacyjną w zakresie skuteczności zastosowanych środków minimalizujących w odniesieniu do gatunków zwierząt i ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły oraz Forty Modlińskie, a także stanowiące element spójności sieci Natura 2000 obszar Łąki Czarnowskie (Mokradła). W zależności od wyników analizy porealizacyjnej należy rozważyć konieczność zastosowania oraz odpowiednio dobrać parametry osłon dźwiękochłonnych w związku z niekorzystnym oddziaływaniem hałasu na sąsiednich

terenach zabudowanych i na obszarach o dużej wartości przyrodniczej. Jeśli analiza porealizacyjna wykaże, że na obszarach o dużej wartości przyrodniczej, znajdujących się na południe, wschód i zachód od lotniska, hałas emitowany przez pojazdy stojące na płycie, przekracza wartości dopuszczalne, należy zaprojektować i wykonać ekrany (ziemne lub inne) ograniczające oddziaływanie hałasu.

Uzasadnienie

Burmistrz Miasta Nowy Dwór Mazowiecki wystąpił pismem z dnia 23.12.2005 r. znak: GK 7624/4/2005 o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja Lotniska Modlin w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych w Modlinie” w związku z wnioskiem Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906, którego Pełnomocnikiem jest Pan Piotr Okieniec Prezes Zarządu Spółki Mazowiecki Port Lotniczy „Warszawa Modlin” sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do wniosku załączono następujące dokumenty: wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, kopię z mapy ewidencyjnej oraz raport oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. W wyniku analizy przedłożonych dokumentów zaistniała konieczność uzupełnienia raportu. Aneksy do raportu oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia przekazano Wojewodzie Mazowieckiemu w dniach: 22.02 2006 r., 28.11.2006 r. 12.12.2006 r., 20.12.2006 r., 10.10.2007 r., 24.12.2007 r., 13.02.2008 r.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt 1 Poś oraz w § 2 ust. 1 pkt 28 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r., Nr 257, poz. 2573). W rejonie lotniska Modlin występuje obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB 140004 z licznymi rezerwatami przyrody, obszar Natura 2000 Puszcza Kampinoska PLC 140001 będąca jednocześnie parkiem narodowym oraz rezerwatem biosfery, obszar Natura 2000 Forty Modlińskie PLH 140020, obszar Natura 2000 Dolina Wkry PLH 140005, Warszawski Obszar Chronionego

Krajobrazu; Wiślańsko-Narwiański Park Krajobrazowy im. Książąt Mazowieckich – projektowany, rozlewiska w ujściu Wkry i Narwi – tzw. Mokradła.

Kierując się zasadą ostrożności przedmiotowe przedsięwzięcie zaliczono do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, które może znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000 dlatego organem właściwym w sprawie uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Wojewoda Mazowiecki.

W raporcie przeanalizowano trzy warianty perspektywnego rozwoju przedmiotowego terenu:

1. Wariant zerowy „I” polegający na przywróceniu w Modlinie lotniska wojskowego.
2. Wariant zerowy „II” polegający na utrzymaniu tego terenu jako lądowiska z możliwością organizacji wyścigów samochodowych (przewidywanej w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta i Gminy Nowy Dwór Mazowiecki).
3. Wariant inwestycyjny polegający na budowie lotniska pasażerskiego.

Za wyborem przyjęcia wariantu inwestycyjnego przemawia fakt, że będzie można prowadzić systematyczną kontrolę nad tym, co się zmienia w przyrodzie, przeciwdziałać zmianom i wprowadzać środki minimalizujące ewentualne negatywne oddziaływanie. W przypadku, kiedy teren ten pozostanie miejscem spontanicznej działalności lub lotniskiem wojskowym – możliwości prowadzenia takich działań będą znacznie ograniczone lub niemożliwe.

Projektowana inwestycja realizowana będzie na terenie byłego lotniska wojskowego Modlin, położonego w granicach gminy Nowy Dwór Mazowiecki, około 35 km na północny-zachód od Warszawy. Obejmuje budowę portu lotniczego obsługującego przewozy pasażerskie. Zakładana przepustowość portu wyniesie około 5000 pasażerów / 66 operacji lotniczych (startów i lądowań) na dobę. Główne typy samolotów, jakie będą operować w Modlinie, to Boeing 737-800 i Airbus - 320.

W ramach budowy portu lotniczego w Modlinie przewidywane są następujące działania:

- modernizacja zabudowań znajdujących się na terenie lotniska (adaptacja, likwidacja, budowa nowych obiektów),
- modernizacja pasa startowego, dróg technicznych, płyt postojowych,
- budowa parkingów i ogrodzenia,

- przebudowa infrastruktury technicznej, w tym urządzeń gospodarki wodnościekowej,
- zabezpieczenie na wypadek poważnych awarii,
- posadowienie urządzeń radionawigacyjnych, zapewniające bezpieczeństwo ruchu lotniczego,
- oświetlenie drogi startowej i inne światła nawigacyjne,
- wycinka drzew w sąsiedztwie pasa startowego, stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
- opracowanie optymalnych tras startów i lądowań statków powietrznych.

W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia nastąpią zmiany w zagospodarowaniu i sposobie użytkowania terenu lotniska, a ich następstwem będą także zmiany zagospodarowania terenów sąsiadujących, przede wszystkim rozwój usług i komunikacji.

Projektowane przedsięwzięcie jest zgodne z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Nowy Dwór Mazowiecki. W miejscowym planie teren lotniska przeznaczony jest na potrzeby lokalizacji lotnictwa cywilnego wraz z towarzyszącym zapleczem, a tereny sąsiadujące na potrzeby usług ogólnodostępnych (w tym gastronomiczno - hotelarskich) oraz działalności usługowo – remontowo - produkcyjnej dla potrzeb lotnictwa i motoryzacji. Wykluczono możliwość podziału działki dla zabudowy mieszkaniowej. W dokumentach planistycznych i strategicznych szczebla lokalnego rozbudowa lotniska Modlin postrzegana jest jako szansa rozwoju gminy i powiatu nowodworskiego. W planie rozwoju powiatu zapisano, że zaniechanie realizacji tej inwestycji może stanowić zagrożenie dla rozwoju powiatu nowodworskiego i przyczyni się do dekapitalizacji majątku państwowego.

Obszar lotniska położony jest na Nizinie Mazowieckiej w obrębie Wysoczyzny Płońskiej, a sąsiaduje od południa z Kotliną Warszawską, której osią jest dolina Wisły. Płaska wysoczyzna, na której zlokalizowane jest lotnisko zbudowana jest z czwartorzędowych glin zwałowych, z warstwami utworów piaszczystych. Wysoka skarpa odcina ją od erozyjnych dolin rzek: Wisły, Narwi i Wkry, gdzie na tarasach akumulacyjnych pochodzenia rzecznoego położone są liczne obszary cenne przyrodniczo. Na wysoczyźnie w otoczeniu lotniska przeważają gleby wysokich klas: brunatnoziemne i bielcowe, w dolinach rzek występują mady i gleby pochodzenia bagienne. Głównym źródłem zanieczyszczeń gleb są szlaki komunikacyjne. Na terenie lotniska przeprowadzono badania stanu gruntu, które wykazały, że nawet w sąsiedztwie dawnego

magazynu paliw i smarów oraz hangarów, zanieczyszczenie gruntu jest mniejsze od wartości dopuszczalnych dla terenów przemysłowych i komunikacyjnych.

Podstawę zaopatrzenia w wodę w rejonie lotniska stanowią wody podziemne ujmowane z utworów czwartorzędowych, z głębokości ok. 20-45 m, dobrze izolowane przed zanieczyszczeniami z powierzchni warstwą glin. Wydajność studni na terenie lotniska jest zbyt mała w stosunku do jego potrzeb, konieczne będzie doprowadzenie wody z innych ujęć. Wody podziemne w rejonie Zakrocymia, ujścia Narwi do Wisły czy mokradeł nad Wkrą są słabo izolowane i tym samym narażone na zanieczyszczenia przenikające z powierzchni ziemi. Lotnisko zlokalizowane jest w pobliżu dużych rzek: Wisły i Narwi, które w tym rejonie prowadzą wody silnie zanieczyszczone, natomiast wody dopływu Narwi – Wkry charakteryzują się bardzo dobrą jakością. Jedynym ciekim na obszarze lotniska jest zaniedbany rów, prowadzący w kierunku północnym, wykorzystywany do odprowadzenia wody z jego terenu. W sentencji postanowienia wprowadzono warunki zabezpieczające środowisko gruntowo – wodne.

W trakcie eksploatacji na lotnisku powstawać będą ścieki: przemysłowe z odladzania samolotów, zawierające glikol, bytowe z budynków, wody opadowe i roztopowe z powierzchni utwardzonych. Ponieważ glikol jest związkiem niebezpiecznym, wymagającym specjalistycznego unieszkodliwiania i nie można go odprowadzać do kanalizacji, ścieki z odladzania muszą być gromadzone w szczelnych pojemnikach i przekazywane specjalistycznym służbom. Ścieki bytowe będą systemem kanalizacji odprowadzane do komunalnej oczyszczalni ścieków w Nowym Dworze Mazowieckim. Wody opadowe z pasa startowego i płyty lotniska zbierane będą systemem drenażu i po oczyszczeniu w separatorach odprowadzane do otwartego rowu, z którego częściowo będą odparowywać, częściowo wsiąkać w grunt. Obliczenia zawarte w raporcie wykazały, że jakość tych wód odpowiadać będzie obowiązującym normom. Projektowane rozwiązania gospodarki wodno-ściekowej nie będą powodować znaczącego wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko w tym na obszary Natura 2000. Wpływ systemów kanalizacyjnych zamyka się w granicach lotniska.

W otoczeniu lotniska brak jest obiektów przemysłowych i energetycznych, stanowiących istotne źródła zanieczyszczenia powietrza. Źródłem niewielkiego zanieczyszczenia, nieprzekraczającego poziomów dopuszczalnych jest przebiegająca w pobliżu droga krajowa nr 7 łącząca Warszawę z Gdańskiem. Decydujący wpływ ma poziom hałasu w rejonie lotniska mają przebiegające w jego sąsiedztwie szlaki komunikacyjne i węzły drogowe: węzeł drogi krajowej nr 7 Warszawa – Gdańsk z drogą krajową nr 62 Płock – Sierock; węzeł drogi krajowej nr 62 Płock –

Serock z drogą krajową nr 85 Kazuń – Nowy Dwór Mazowiecki; linia kolejowa relacji Warszawa-Gdańsk. Proponowane trasy startów i lądowań będą przebiegać od strony zachodniej nad drogą krajową nr 7, zaś od strony wschodniej nad fragmentem drogi krajowej nr 62 oraz nad linią kolejową. Hałas emitowany przez samoloty wykorzystujące lotnisko w Modlinie będzie się więc kumulował z hałasem drogowym i kolejowym. Źródłami hałasu na lotnisku będą: ruch samolotów - starty, lądowanie, kołowanie, oraz operacje naziemne (np. włączanie i wyłączanie zespołów napędowych oraz próby silników). Dla proponowanych tras i liczby lotów przeprowadzono obliczenia hałasu lotniczego i sporządzono mapy zasięgu hałasu. Najbardziej uciążliwe ze względu na hałas są rejony na przedłużeniu osi drogi startowej.

Przewiduje się, że większość gruzu powstającego w czasie budowy zostanie zagospodarowana na lotnisku, a odpady niebezpieczne zawierające azbest zostaną unieszkodliwione zgodnie z obowiązującymi przepisami. W trakcie eksploatacji prowadzona będzie selektywna zbiórka wszelkich odpadów, a ich unieszkodliwianie odbywać się będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami. Postanowienie wprowadza warunki w zakresie gospodarowania odpadami.

Urządzenia radionawigacyjne, niezbędne do bezpiecznego prowadzenia operacji lotniczych będą źródłem promieniowania elektromagnetycznego. Przeprowadzone analizy, badania i ocena ewentualnego zagrożenia wykazały, że nie będzie występować możliwość narażenia ludzi ani siedlisk zwierząt, w tym nietoperzy na wpływ promieniowania.

Zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. ustawy o ochronie przyrody na obszarach Natura 2000 nie podlega ograniczeniu działalność gospodarcza, jeżeli nie zagraża ona zachowaniu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000. Zgodnie z art. 33 ust. 1 ww. ustawy zabrania się podejmowania działań mogących w znaczący sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, a także w znaczący sposób wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000.

Zgodnie z art. 33 ust. 3 ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. planowane przedsięwzięcia, które nie są bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynikają z tej ochrony, a które mogą na te obszary znacząco oddziaływać, wymagają przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Jak wynika z przedłożonego raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia oraz aneksu do raportu o oddziaływaniu na obszary Natura 2000 z 2007 r., po zastosowaniu środków minimalizujących, planowana „modernizacja lotniska Modlin w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych” nie będzie przedsięwzięciem mogącym w sposób znaczący oddziaływać na stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt oraz na gatunki, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000: „Dolina Środkowej Wisły” PLB 140004 oraz „Forty Modlińskie” PLH 140020, jak również na spójność sieci tj. „Dolina Środkowej Wisły”, „Dolina Dolnej Narwi” i „Dolina dolnego Bugu”.

W celu ochrony obszaru Natura 2000 Forty Modlińskie wprowadzono warunki realizacji przedsięwzięcia polegające na sprawdzeniu obiektów przeznaczonych do rozbiórki pod kątem obecności nietoperzy, nakazano oświetlenie terenu lotniska w rejonie fortu Kazamaty za pomocą lamp sodowych (najmniej przywabiających owady stanowiące bazę pokarmową), nakazano zamykanie drogi dojazdowej łączącej drogę krajową Nr 62 z magazynem paliw i smarów (MPS), oraz hangarami oraz wyłączenie jej oświetlenia w okresie aktywności nietoperzy. Również wskazano na konieczność wybudowania ekranu – wału ziemnego po południowej stronie linii kolejowej od drogi dojazdowej do MPS do hangaru nr I (budynek nr 12 na mapie w Załączniku nr 2). Nakazano także wygrodzenie terenu „Fortu Kazamaty”, co umożliwi sprawowanie kontroli nad tym - potencjalnie najbardziej narażonym obszarem. Inwestor będzie miał sposobność do utrzymywania takiego charakteru otoczenia obiektu, jaki będzie optymalny z punktu widzenia gatunków chronionych nietoperzy, jednocześnie ograniczając możliwość penetracji tego obiektu przez osoby niepowołane. Dodatkowo w sentencji postanowienia nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej. Jeśli wyniki monitoringu przedrealizacyjnego wykażą, że może nastąpić utrata/ograniczenie możliwości żerowania przez nietoperze na płycie lotniska należy zapewnić właściwą bazę pokarmową i odpowiednie warunki do polowania dla nietoperzy, co wymagać będzie odtworzenia właściwej pokrywy roślinnej na odpowiedniej powierzchni poza terenem objętym oddziaływaniem lotniska oraz stworzenia liniowych elementów krajobrazu (szpalery drzew i krzewów), tworzących odpowiednio zaciemnione korytarze, prowadzące od obiektu do tego terenu.

W celu ochrony gatunków ptaków objętych ochroną przewidziano szereg warunków realizacji przedsięwzięcia zarówno na etapie planowania inwestycji jak i eksploatacji.

Na etapie planowania najlepszą metodą ograniczenia bytowania ptaków na lotnisku jest takie zaprojektowanie terenu, które zapewni maksymalnie nieatrakcyjne dla ptaków warunki. W celu zniechęcenia ptaków do przebywania na terenie lotnisk, wykorzystuje się możliwości, jakie stwarza samo środowisko naturalne. Powszechnie stosuje się sprawdzone zasady dobrej praktyki zarządzania środowiskiem tzw. metodę zmiany ekologii lotnisk, polegającą na zmianie warunków przyrodniczych, mikroklimatu i sposobu wykorzystania terenów, by wyeliminować możliwości przebywania ptaków na lotniskach. Skuteczność tej metody jest bardzo wysoka, jeżeli chodzi o ograniczenia ilości ptaków bytujących i żerujących na terenie lotniska. Odpowiednie zagospodarowanie terenu lotniska obniża jego atrakcyjność poprzez brak kryjówek i miejsc odpowiednich do założenia gniazda oraz utrudnione żerowanie (owady i dżdżownice są trudniej dostrzegalne, a inne bazy pokarmowe wyeliminowane). Utrzymywanie wysokości trawy na poziomie 10-20 cm, trzykrotnie redukuje np. zagęszczenie żerujących mew pospolitych i mew śmieszek.

W przypadku planowanego lotniska pasażerskiego w Modlinie, wykorzystanie tej metody będzie jednym z bardziej istotnych elementów. Od momentu likwidacji lotniska wojskowego teren nie był regularnie porządkowany i ulegał stopniowej sukcesji wtórnej. Na terenie lotniska znajduje się ogromna ilość powstałych na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat zadrzewień i zakrzewień (głównie głogu), niekoszona murawa stanowi mieszaninę wysokich traw i niskich krzewów. Ponadto nakazano, aby projekty budowlane (dot. głównie budynków i ogrodzenia) przewidywały umieszczenie na dachach, oknach, gzymsach, kominach itp., drucianych „jeży” (tzw. concertiny) i innych elementów uniemożliwiających przesiadywanie ptaków, a także zakładanie przez nich gniazd (np. specjalne siatki w hangarach).

Przewidziano szereg warunków na etapie eksploatacji lotniska. Nakazano prowadzenie stałego monitoringu przemieszczania się ptaków, prowadzonego w cyklu dobowym i sezonowym przez odpowiednio przeszkolone służby działające w terenie, wspomagane przez system radarowy; analizę danych na temat ruchów ptaków, przelotów, rozmieszczenia miejsc koncentracji, zbiorowych noclegowisk, żerowisk, itp.; prognozowanie ruchów ptaków na podstawie zebranych danych; dostosowywanie tras przelotu samolotów na bieżąco do sytuacji wynikającej z ruchu ptaków wędrownych, unikanie latania nad miejscami koncentracji ptaków, na trasach wędrówek i na wysokości lotu stad. W zależności od okoliczności nakazano wstrzymanie wykonywania operacji lotniczych. Metoda polega na dostosowaniu harmonogramu lotów, tras podejścia do lądowania i tras wznoszenia, do trybu życia ptaków (*aircraft flight schedule modification*). Na przykład, jeśli we wschodniej strefie operacji lotniczych w Modlinie pojawią się stada mew,

można zarządzić podchodzenie do lądowania od strony zachodniej. Podejście od zachodu można zarządzić na dłuższy czas, gdy na podstawie uprzednich badań wiadomo, że w okresie tym po wschodniej stronie lotniska będą leciały wędrowne ptaki lub będą zatrzymywały się przelotne stada np. gęsi. Wskazano też szereg warunków mających na celu ograniczenie lub całkowite wyeliminowanie bazy pokarmowej ptaków z rejonu lotniska oraz jego okolicy oraz nakazano podjąć współpracę z właściwymi organami w celu likwidacji lub zmiany lokalizacji istniejących wysypisk śmieci w promieniu 5-10 km od lotniska, stanowiących miejsca koncentracji ptaków. Skuteczna eliminacja bazy pokarmowej doprowadzi do zmniejszenia się liczby ptaków, które przylatują na lotnisko w poszukiwaniu pokarmu, takich jak mewy, szpaki i krukowate.

W warunkach realizacji przedsięwzięcia nakazano bezwzględne usunięcie wszelkich źródeł wody oraz ich zabezpieczenie (zbiorniki ppoż.). Skuteczna eliminacja dostępnej wody doprowadzi do zmniejszenia liczby ptaków, które przylatują na lotnisko by zaspokoić pragnienie, wykąpać się i wypocząć, takich jak mewy, szpaki, siewkowce i krukowate.

Również wskazano na konieczność usunięcia wszelkich zbędnych słupów, ogrodzeń i kopców, które mogłyby służyć ptakom drapieżnym jako punkty obserwacyjne. W strefie operacji lotniczych na terenie lotniska wskazano na konieczność odstraszenia ptaków z wykorzystaniem sokołów lub psów. Metoda ta będzie bardzo przydatna w przypadkach nagłych nalotów ptaków na teren lotniska. W przypadku lotniska w Modlinie nieprzewidywalne naloty ptaków mogą być efektem np. spłoszenia przez drapieżnika stad gęsi, kaczek i mew zgromadzonych na obszarze Łąk Czarnowskich (Mokradła) lub mew nocujących nad Wisłą, zmiany trasy przez mewy lecące na noclegowisko podczas załamania pogody, mgły, powodzi na Wiśle itp. Mewy mogą wtedy lecieć bardzo nisko (do 50 m nad ziemią), co uniemożliwia wykrycie ich przez radar. W celu ochrony tras przelotów ptaków uznano za konieczne prowadzenie ciągłego monitoringu z użyciem radaru oraz wstrzymanie lotów na czas przelotu ptaków przez strefy operacji lotniczych.

W celu wyeliminowania kolizji ptaków ze statkami powietrznymi na terenie samego lotniska przewidziano ich odstraszenie z wykorzystaniem sokołów lub psów. Metoda polega na rozpraszaniu ptaków za pomocą tresowanych sokołów lub innych ptaków drapieżnych albo za pomocą specjalnie ułożonych psów, np. rasy border collie. Metoda ta jest uważana za bardzo skuteczną. W celu ochrony tras przelotu ptaków przewiduje się prowadzenie operacji lotniczych z wykorzystaniem pomocy nawigacyjnych umożliwiających starty i lądowania po tzw. offsecie. Procedury startów i lądowań zostały dostosowane do występowania w rejonie lotniska obszarów Natura 2000 i innych obszarów cennych przyrodniczo. Wykonane badania modelowe rozkładu

hałasu wykazują, że konsekwentne wykonywanie lotów samolotów komunikacyjnych po wskazanych trasach z wysokim prawdopodobieństwem wyeliminuje wpływ hałasu na obszary Natura 2000, korytarze ekologiczne i inne obszary cenne przyrodniczo.

Badania przelotów ptaków w rejonie lotniska sugerują, że kierunki podejścia do lotniska mogą wprawdzie ograniczyć śmiertelność ptaków powodowaną przez zderzenia z samolotami, ale nie wyeliminują jej skutecznie. W miejscach przebiegu tych tras nadal będą pojawiać się gatunki o znaczeniu wspólnotowym. Będzie to bielik, patrolujący obszary na wschodnim i zachodnim podejściu do lądowania, oraz rybitwy rzeczne i mewy pospolite, przelatujące przez wschodni rejon operacji lotniczych w drodze między kolonią lęgową, a terenem żerowania. Jak wskazano w raporcie dwa potencjalnie negatywne oddziaływania przedsięwzięcia na populacje ptaków o znaczeniu wspólnotowym, to wzrost śmiertelności w wyniku zderzeń ze statkami powietrznymi oraz naruszenie cyklu życiowego ptaków w wyniku ich płoszenia. Ostateczną metodą łagodzenia tych oddziaływań jest wstrzymanie lotów na czas przelotów wymienionych gatunków ptaków przez strefy operacji lotniczych tj. nad płytą lotniska oraz wschodnią i zachodnią strefą podejścia do lądowania. Do wykrywania lecących ptaków wykorzystywany będzie śledzący system radarowy z obsługą oraz odpowiednio wykwalifikowany personel naziemny, weryfikujący dane z radaru. Przy konsekwentnym wstrzymywaniu lotów samolotów na czas przelotów ptaków takich jak rybitwa rzeczna, mewa pospolita czy bielik uzyska się znaczny stopień minimalizacji omawianego tutaj potencjalnego negatywnego oddziaływania na gatunki ptaków o znaczeniu wspólnotowym. Wojewódzki Konserwator Przyrody wskazał na konieczność nałożenia obowiązku wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności zastosowanych środków minimalizujących w odniesieniu do ochrony gatunków zwierząt i ich siedlisk, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły oraz Forty Modlińskie, a także spójności sieci (Łąki Czarnowskie – Mokradła).

Jeśli wyniki monitoringu przedrealizacyjnego wykażą, że może nastąpić utrata/ograniczenie możliwości żerowania przez nietoperze na płycie lotniska należy zapewnić właściwą bazę pokarmową i odpowiednie warunki do polowania dla nietoperzy, co wymagać będzie odtworzenia właściwej pokrywy roślinnej na odpowiedniej powierzchni poza terenem objętym oddziaływaniem lotniska oraz stworzenia liniowych elementów krajobrazu (szpalery drzew i krzewów), tworzących odpowiednio zaciemnione korytarze, prowadzące od obiektu do tego terenu.

Przy budowie nowych dróg kołowania i płyt postojowych (zaplecza - infrastruktury) należy rozważyć potrzebę stworzenia osłon akustycznych- nasypów ziemnych i innych konstrukcji ograniczających rozprzestrzenianie się poza obszar lotniska hałasu generowanego w miejscach, gdzie przeprowadza się czynności związane z uruchomieniem zespołów napędowych samolotów. Jako parawan najlepszy wydaje się odpowiednio wysoki wał ziemny otaczający miejsce wykonywania powyższych czynności technicznych, uzupełniony przez lżejsze parawany przestawne.

Z analizy raportu oddziaływania na środowisko wynika, że hałas pochodzący od operacji pozalotniczych ma inny zasięg niż hałas lotniczy: izofona 50dB może wykraczać poza granice lotniska od strony jego południowej granicy. W związku z tym wprowadzono warunek nakładający obowiązek ograniczenia, wszelkimi dostępnymi rozwiązaniami technicznymi, technologicznymi i organizacyjnymi, hałasu pochodzącego od operacji pozalotniczych.

W trakcie eksploatacji lotniska może dojść do nieprzewidzianych awarii, których skutki mogą być groźne dla ludzi i środowiska: katastrofy lotnicze, pożar magazynu paliw. Prawdopodobieństwo takich zdarzeń jest niewielkie, a ich skutki będą natychmiast minimalizowane przez służby ratownicze. Zagrożenie dla środowiska mogłoby powstać także w przypadku niekontrolowanego wycieku paliw i innych substancji czy niewłaściwego zabezpieczenia odpadów zwłaszcza niebezpiecznych. Postanowienie wprowadza warunki przeciwdziałające.

Przeprowadzone w raporcie obliczenia wskazują, że ze względu na hałas najbardziej uciążliwe są rejony na przedłużeniu osi drogi startowej. Dominujący zasięg krzywych dopuszczalnego długookresowego dobowego poziomu dźwięku dla czasu odniesienia 24 godzin tzn. dobowego wskaźnika $L_{DWN}=55$ i 60 dB i w przypadku wartości 60 dB praktycznie jedynie nieznacznie wykracza poza granicę terenu lotniska (przy podejściu do lądowania). Na terenach, gdzie nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska (dopuszczalne poziomy hałasu określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku- Dz. U. z 2007 r., Nr 120, poz. 826), wprowadzono warunek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Postanowienie nakłada na Inwestora wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności zastosowanych środków minimalizujących w odniesieniu do gatunków zwierząt i ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły

oraz Forty Modlińskie, a także stanowiące element spójności sieci Natura 2000 obszar Łąki Czarnowskie (Mokradła). W zależności od wyników analizy porealizacyjnej należy rozważyć konieczność zastosowania oraz odpowiednio dobrać parametry parawanów dźwiękochłonnnych w związku z niekorzystnym oddziaływaniem hałasu na ptaki i nietoperze. Jeśli analiza porealizacyjna wykaże, że na obszarach o dużej wartości przyrodniczej, znajdujących się na południe, wschód i zachód od lotniska, hałas emitowany przez pojazdy stojące na płycie, przekracza wartości dopuszczalne, należy zaprojektować i wykonać ekrany (ziemne lub inne) ograniczające oddziaływanie hałasu w tym na ptaki i nietoperze.

Postanowienie nie nakłada warunku kompensacji przyrodniczej, tym samym nie uwzględnia „Programu kompensacji przyrodniczej” opracowanego przez mgr Arkadiusza Korczewskiego oraz mgr Łukasza Meina z Polskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków z uwagi na zmianę organizacji ruchu lotniczego. Proponowane trasy startów i lądowań jak już wcześniej opisano będą przebiegać od strony zachodniej nad drogą krajową nr 7, zaś od strony wschodniej nad fragmentem drogi krajowej nr 62 oraz nad linią kolejową. Przedłożony 13 lutego 2008 r. „Aneks do raportu o oddziaływaniu na obszary Natura 2000 modernizacji Lotniska Modlin w celu jego przystosowania do obsługi przewoźników niskokosztowych” zastępuje wszystkie zapisy dotyczące obszarów Natura 2000, jakie znalazły się w raporcie i jego aneksach wcześniej przedłożonych organowi. Tym samym dokumenty z lat poprzednich- w zakresie Natury 2000 i innych obszarów cennych przyrodniczo należy traktować jako archiwalne. Określenie obowiązku kompensacji jest konieczne w przypadku, gdy z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że dane przedsięwzięcie ma negatywny wpływ na obszary Natura 2000. Analizy dokonane w aneksie do raportu z 2008 roku wskazują, że przedmiotowe przedsięwzięcie po zastosowaniu określonych w raporcie i wprowadzonych postanowieniem warunków- środków minimalizujących jego wpływ na środowisko nie jest przedsięwzięciem mogącym w sposób istotny negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000 i spójność sieci i może być realizowane.

W postanowieniu nie nałożono warunków z zakresu ochrony powietrza. Wykonana w raporcie analiza przedstawiła wyniki komputerowych symulacji jakościowej i ilościowej emisji zanieczyszczeń oraz rozkładu ich rozprzestrzeniania się z modernizowanego lotniska w Modlinie. Analizy dokonano w stosunku do rocznej różnicy wiatrów. Wszystkie obliczenia dokonano dla poziomu 0 metrów. W rejonie lotniska będziemy mieli do czynienia z emisją niezorganizowaną: z pojazdów poruszających się po drogach wewnętrznych i parkingach oraz emisją ze startujących i lądujących pojazdów lotniczych, oraz z emisją zorganizowaną z lokalnej kotłowni gazowej. Analiza wykazała że realizacja przedsięwzięcia nie powinna spowodować przekroczeń wartości

odniesienia substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2003 , Nr 1, poz.12). W trakcie budowy wystąpi krótkotrwały wzrost zapylenia, lokalne podwyższenie emisji spalin, ale ich zasięg i wielkość będą niewielkie. Podczas funkcjonowania lotniska źródłem zanieczyszczeń będzie ruch pojazdów i samolotów na jego płycie oraz kotłownia ogrzewająca budynki zlokalizowane na terenie lotniska. Obliczenia łącznej emisji ze wszystkich źródeł zanieczyszczeń wykazały jedynie podwyższone stężenie dwutlenku węgla w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów lotniczych.

Organ prowadzący postępowanie uzgadniające zawiadomił strony o toczącym się postępowaniu oraz o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym w sprawie. Zawiadomienie zostało wywieszone w dniach od 15.02.2008 r. do 29.02.2008 r. na tablicy ogłoszeń: Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie, Urzędu Miejskiego w Nowym Dworze Mazowieckim, Urzędu Gminy Pomiechówek z siedzibą w Brodach Parcelach, Urzędu Gminy Zakroczym, Urzędu Gminy Żałuski, Nadleśnictwa Jabłonna, Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa - Modlin Sp. z o.o., Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, Agencji Mienia Wojskowego. W ustawowym terminie ze zgromadzonym materiałem dowodowym w sprawie zapoznała się jedna osoba fizyczna oraz pracownik Urzędu Gminy Żałuski. Pismem z 7 marca 2008 roku Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (dalej OTOP) biorące udział w postępowaniu na prawach strony złożyło uwagi i wnioski celem uwzględnienia w uzgodnieniu Wojewody Mazowieckiego.

Warunek dotyczący składowania i gospodarczego wykorzystania odpadów został uwzględniony w pkt I.15 sentencji postanowienia. Ponadto należy nadmienić, że art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody wymienia formy ochrony przyrody. Jest oczywiste, iż proponowany zakaz może dotyczyć parków narodowych, rezerwatów przyrody, pomników przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych oraz zespołów przyrodniczo krajobrazowych i ochrony gatunkowej roślin, zwierząt i grzybów. W odniesieniu do obszarów chronionego krajobrazu oraz parków krajobrazowych obowiązującym jest zapis ww. ustawy, iż wszelkie ograniczenia nie dotyczą inwestycji celu publicznego, a takową jest inwestycja zarówno inwestycja polegająca na budowie obiektów i urządzeń transportu publicznego, części lotniczych lotnisk oraz służących do kierowania, kontroli i nadzoru oraz zabezpieczania ruchu lotniczego. Również zgodnie z art. 6 ustawy o gospodarce nieruchomościami inwestycją celu publicznego jest budowa i utrzymywanie publicznych urządzeń odzysku i unieszkodliwiania odpadów, w tym ich składowania. Po wprowadzeniu proponowanego

przez OTOP warunku w całości mogłaby zaistnieć sytuacja, iż postanowienie wprowadza zakaz wywozu, składowania odpadów na legalnie działające, komunalne składowisko odpadów usytuowane w Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu. Należy jednak wziąć pod uwagę, iż prace polegające na podwyższeniu terenu poprzez nawiezenie czystej ziemi nie naruszają zapisów ustawy o odpadach z dnia 27 kwietnia 2001 r. oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 maja 2002 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym, nie będącym przedsiębiorcami, do wykorzystania na ich własne potrzeby. Proceder podwyższania w ten sposób terenu przez osoby fizyczne stanowi problem na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, bowiem narusza zakaz naruszania naturalnej powierzchni ziemi. W związku z tym wprowadzono zakaz przekazywania osobom fizycznym posiadającym grunty na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu ziemi z wykopów - pkt. I.16.

Nie uwzględniono wniosku OTOP w sprawie zakazu na obszarach objętych ochroną z mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. poboru surowców budowlanych w szczególności kruszyw (piasku). Wprowadzenie ww. zakazu uniemożliwiłoby prowadzenie działalności opartej o koncesje i stosowne zezwolenia.

Nie wprowadzono również warunku OTOP dotyczącego wykluczenia nowych inwestycji. W chwili obecnej tereny: lotniska i wokół niego zagospodarowane są w sposób ekstensywny i ulegają powolnej renaturalizacji na skutek stopniowej degradacji infrastruktury technicznej, której następstwem jest wtórna sukcesja flory i fauny. Elementy zabudowy wtopiły się w krajobraz, który charakterem przypomina otwarte tereny wiejskie. Budowa lotniska cywilnego w Modlinie pociągnie za sobą intensyfikację zagospodarowania i wzrost presji antropogenicznej na te tereny. Analiza dokumentów strategicznych i planistycznych w powiązaniu z potencjałem rozwojowym okolicznych terenów prowadzi jednak do wniosku, że wzrost intensyfikacji zagospodarowania nastąpi niezależnie od tego, czy powstanie tutaj lotnisko cywilne. Położenie przedmiotowego obszaru w niedalekiej odległości od Warszawy w sąsiedztwie węzła drogi ekspresowej Nr 7 z drogą krajową Nr 62 jest czynnikiem stymulującym dającą się już zaobserwować presję urbanizacyjną. Można śmiało powiedzieć, że w związku z realizacją lotniska spadnie atrakcyjność tych terenów pod zabudowę rekreacyjną i mieszkaniową. Istnieje, więc duże prawdopodobieństwo, że w sąsiedztwie lotniska zachowane zostaną tereny otwarte. Ich zagospodarowanie będzie ukierunkowane, związane z rozwojem usług, zabudowy magazynowej wzdłuż drogi krajowej nr 7, uwzględniające jednak wymagania w zakresie ochrony przyrody i zrównoważonego rozwoju. Realizacja ewentualnych przyszłych inwestycji będzie poprzedzona

postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, a szczególności na obszary Natura 2000. Realizacja ewentualnych mostów, dróg będzie możliwa przy zachowaniu warunków określonych w art. 33 ust. 1, art. 34 oraz art. 35 ustawy o ochronie przyrody. Należy ponadto zaznaczyć, że art. 4(4) Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków tzw. „ptasiej” wskazuje, że w odniesieniu do obszarów chronionych, w ramach których chronione są gatunki ptaków wymienione w załączniku I dyrektywy i gatunki ptaków wędrownych nie wymienione w załączniku I dyrektywy (art. 4(1) i (2)) państwa członkowskie muszą podejmować odpowiednie działania w celu uniknięcia pogarszania się stanu siedlisk lub jakichkolwiek zaburzeń w ich środowisku, wpływających na ptaki. Dyrektywa „ptasia” nie zawiera przepisów pozwalających na realizację przedsięwzięcia mającego negatywny wpływ na chronione na jej podstawie gatunki ptaków. Dyrektywa wymaga wyłącznie ochrony tych gatunków. Dopiero wyznaczenie ostoi ptasich o znaczeniu europejskim, jako obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (w danym przypadku są wyznaczone) można zastosować art. 7 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory tzw. siedliskowej, który daje sposobność zastosowania art. 6(3) i 6(4) dyrektywy siedliskowej, czyli daje możliwość zastosowania procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i zastosowania w razie konieczności działań minimalizujących lub działań kompensujących.

Wobec powyższego postanowiono jak w sentencji.

Na postanowienie przysługuje Stronom zażalenie do Ministra Środowiska, za pośrednictwem Wojewody Mazowieckiego, w terminie 7 dni od daty doręczenia postanowienia.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Kowalski', is written over a large, stylized 'X' mark.