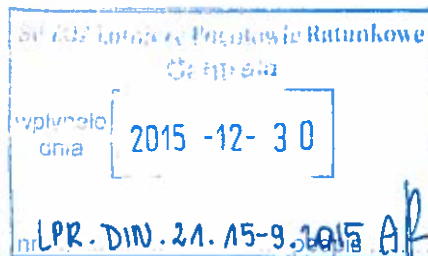


WÓJT GMINY OSIELSKO

LI-ZP.6220.9.2014



Osielsko, 28 grudnia 2015r.

DECYZJA

Na podstawie art. 104 i art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.), art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 35, 36 i 59 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.),

w związku z wnioskiem Pana Roberta Gałązkowskiego Dyrektora Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe z siedzibą przy ul. Księżycowej 5 w Warszawie w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie bazy śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego na części działki nr 406/1 położonej przy drodze krajowej nr 5, w obrębie ewidencyjnym Żołędowo, gmina Osielsko, po uzyskaniu uzgodnienia i opinii:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego – znak:
NNZ.40.Os.5.2014.2015 z dnia 7 października 2015 r.
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska – znak:
WOO.4242.141.2015.DB.2 z dnia 20 listopada 2015 r

o r z e k a m

ustalić następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie bazy śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego na części działki nr 406/1 położonej przy drodze krajowej nr 5, w obrębie ewidencyjnym Żołędowo, gmina Osielsko, dla którego jest obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Inwestycja polega na budowie bazy Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego (HEMS) Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe wraz z infrastrukturą na terenie części działki nr ew. 406/1 obręb ewidencyjny Żołędowo, gmina Osielsko.

W związku z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się budowę:

- budynku wraz z zapleczem socjalnym o wymiarach ok. 30 m x 30 m (w tym hangar) o wysokości do 9,0 m wraz z masztem radiowym wysokości ok. 10 m ponad powierzchnię dachu, lub maszt radiowy wolnostojący o wysokości do 25 m,
- płyty przedhangarowej, rampy i torowiska pod przesuwnicę dla śmigłowca oraz FATO - strefy końcowego podejścia i startu i TLOF - strefy przyziemienia i oderwania od ziemi (wznoszenia) oznaczonych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami - o łącznej powierzchni ok. 4000 m²,
- stacji paliw na paliwo lotnicze - zbiornik paliwa podziemny, dwupłaszczowy do 20 m³ (z monitorowaniem przestrzeni międzypłaszczowej) wraz z dystrybutorem i automatem do tankowania paliwa. Ww. pojemność zbiornika zapewniać będzie zapas

paliwa na min. 1 miesiąc działalności operacyjnej śmigłowca. Stacja paliw służyć będzie wyłącznie potrzebom własnym, tj. tankowaniu statku powietrznego Lotniczego Pogotowia Ratunkowego,

- dróg wewnętrznych, ciągów pieszych, parkingu (do 15 miejsc - dla samochodów osobowych członków zespołu ratownictwa medycznego). Drogi wewnętrzne umożliwią m. in. dojazd cysterny paliwowej o pojemności 40 m³ oraz samochodów straży pożarnej, oświetlenia terenu, w tym oświetlenia przeszkodowego, oświetlenia miejsca końcowego podejścia i startów, oświetlenia TLOF,
- lotniska - lądowiska heliportu - miejsca startu i lądowania,
- ogrodzenia terenu typu lotniczego - ogrodzenie z siatki o wysokości 2,4 m z dodatkowym zabezpieczeniem z drutu kolczastego,
- elementów małej architektury (np. obudowa śmietnikowa z obowiązkową segregacją odpadów z częścią dostosowaną do czasowego przechowywania odstojów paliwa lotniczego),
- przyłączy oraz niezbędnej infrastruktury technicznej do projektowanego budynku operacyjnego: gazowego - gaz ziemny lub zasilanie gazem LPG, alternatywnie wykonanie pompy ciepła, energetycznego, kanalizacji sanitarnej, wodociągowego, kanalizacji deszczowej z systemem oczyszczania (osadnik plus separator koalescencyjny) oraz ewentualnym rozsączaniem, teletechnicznego, alternatywnie hydrant przeciwpożarowy zewnętrzny lub zbiornik wody pożarowej wraz z pompownią ppoż.

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. Zabezpieczyć przed zniszczeniem stwierdzone w zasięgu oddziaływania zamierzenia siedliska gatunków objętych ochroną częściową: jaszczurki zwinki (w postaci stosu kamieni) oraz mrowiska mrówki rudnicy.
- 2.2. Każdorazowo przed kontynuacją prac kontrolować wykopy pod kątem obecności drobnych zwierząt i w przypadku stwierdzenia ich występowania podjąć czynności zmierzające do przeniesienia ich poza teren inwestycji, na dogodne siedliska.
- 2.3. W przypadku prowadzenia prac ziemnych w okresie aktywności płazów, przypadającym od połowy lutego do połowy listopada unikać powstawania na placu budowy rozlewisk, mogących stanowić pułapki ekologiczne dla płazów.
- 2.4. W okresie lęgowym poprzedzającym wycinkę drzew należy dokonać kontroli ich zasiedlenia przez gatunki chronione. W przypadku stwierdzenia obecności gatunków chronionych należy wystąpić o zezwolenie na zniszczenie ich siedlisk, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 2.5. Wycinkę drzew przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku wycinki w okresie lęgowym konieczne jest przeprowadzenie uprzedniej kontroli przez specjalistę ornitologa i wykluczenie zasiedlenia drzew i krzewów przez gatunki chronione.
- 2.6. Prace realizacyjne prowadzić wyłącznie w godzinach dziennych (6.00 – 22.00).
- 2.7. Ewentualne naprawy i konserwację śmigłowca dokonywać w miejscach wyposażonych w szczelną, nieprzepuszczalną nawierzchnię.
- 2.8. Do gromadzenia odpadów z etapu eksploatacji inwestycji przewidzieć wiatę, składającą się z boksów, wyposażoną w szczelną posadzkę – płytę betonową z odprowadzeniem wód opadowych do układu kanalizacji deszczowej z podczyszczeniem przez separator koalescencyjny.

- 2.9. Ruch pojazdów ciężkich po terenie zakładu, związany np. z rozładunkiem paliwa z autocysterny, a także proces tankowania śmigłowców, realizować wyłącznie w porze dziennej, tj. od 6.00 do 22.00.
- 2.10. Operacje lotnicze wykonywać w porze dziennej, natomiast w sytuacjach nadzwyczajnych i wyjątkowych i wyjątkowych dopuszcza się ich prowadzenie również w porze nocnej (22.00 – 6.00).
- 2.11. Operacje lotnicze podejścia i odejścia realizować w możliwie największej odległości od terenów podlegających ochronie akustycznej tj. wzdłuż osi głównych wyznaczonych w raporcie korytarzy (warianty: W1, W2 i W3), przy czym w miarę możliwości (tzn. przy braku jakichkolwiek przeciwwskazań, np. wynikających z sytuacji pogodowej w danym momencie), operacje lotnicze wykonywać w wariantcie W3, z osią główną przecinającą drogę krajową i skierowaną na południowy-zachód oraz północny-wschód.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- 3.1. Miejsce magazynowania i dystrybucji paliw wyposażyć w zabezpieczenia przed ewentualnym przenikaniem produktów naftowych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych, w urządzenia do pomiaru i monitorowania stanu magazynowych produktów naftowych oraz sygnalizacji przecieków.
- 3.2. Miejsca: startów i lądowań, hangar, płyta przedhangarowa oraz tankowania śmigłowców wyposażyć w szczelne nawierzchnie z systemem odprowadzania wód opadowych do wysokosprawnego separatora koalescencyjnego.
- 3.3. Wody opadowe z powierzchni dachowych, z rejonu tankowania zbiornika paliwowego oraz tankowania śmigłowca odprowadzać do kanalizacji deszczowej poprzez separator, a następnie zagospodarować na terenie działki Inwestora poprzez rozsącanie w gruncie.
- 3.4. Zainstalować dwupłaszczowy zbiornik podziemny paliwa lotniczego o pojemności do 20 m³, wyposażony w ciągły monitoring przestrzeni między płaszczowej i dwuściankowych przewodów ssawno - tłocznych.
- 3.5. Zastosować agregat prądotwórczy w obudowie kontenerowej (dźwiękochłonnej), uzyskując w ten sposób moc akustyczną dla tego urządzenia na poziomie max 94 dB (A).
- 3.6. Zastosować hermetyzację dla procesu rozładunku paliwa z autocysterny do zbiornika magazynującego (wahadło gazowe), a także hermetyzację dla procesu tankowania, poprzez odsysanie oparów do ww. zbiornika magazynującego.
- 3.7. Na potrzeby grzewcze obiektów budowlanych zastosować gaz płynny lub analogiczne paliwo równie przyjazne dla środowiska.

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

Nie dotyczy – inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko, w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie dotyczy – nie przeprowadzono postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

6. Zapobieganie, ograniczenie oraz monitorowanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

Po upływie 1 miesiąca od rozpoczęcia eksploatacji inwestycji, wykonać analizę porealizacyjną, w zakresie emisji hałasu lotniczego w porze dziennej w następujących punktach pomiarowych: wariant W1 (pkt 1 i pkt 11), wariant W2 (pkt 9) oraz wariant W3 (pkt 13 i pkt 10), zgodnie z numeracją i symboliką zawartą w raporcie (str. 89), a następnie otrzymane wyniki i wnioski niezwłocznie przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji funkcjonowania bazy śmigłowcowej.

7. Wykonanie kompensacji przyrodniczej:

Nie przewiduje się wykonania kompensacji przyrodniczej.

8. Oddziaływanie na obszary NATURA 2000:

Projektowana inwestycja nie ma wpływu na obszary NATURA 2000.

9. Konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1:

Nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.

10. Obszar ograniczonego użytkowania:

Nie stwierdza się konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Załącznikiem do niniejszej decyzji jest charakterystyka całego przedsięwzięcia.

U z a s a d n i e

W dniu 4 grudnia 2014 r. do Wójta Gminy Osielsko wpłynął wniosek Pana Roberta Gałązkowskiego Dyrektora Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie bazy śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego na części działki nr 406/1 położonej przy drodze krajowej nr 5, w obrębie ewidencyjnym Żołędowo, gmina Osielsko.

Do wniosku dołączono:

- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie zgodnie z art. 74 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w

ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.) zwanej dalej uoos,

- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie zgodnie z art. 74 ust.1 pkt 6 ww. ustawy,
- kartę informacyjną przedsięwzięcia zgodną z art. 3 ust. 1 pkt 5 uoos,
- dowód uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji środowiskowej w wysokości 205 zł,
- raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie bazy Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego SP ZOZ Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wraz z infrastrukturą na terenie części działki nr 406/1 obręb ewidencyjne Żołdowo, gmina Osielsko – sierpień 2015 r. , zgodny z art. 66 ust. 1 uoos, na podstawie postanowienia Wójta Gminy Osielsko z dnia 20 stycznia 2015 r., znak: liZP.6220.9.2014

Na podstawie całej zgromadzonej w przedmiotowej sprawie dokumentacji stwierdzono, iż przedmiotowe zamierzenie odpowiada kryteriom określonym w § 3 ust. 1 pkt 35, 36 i 59 ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r., cyt.: „instalacje do dystrybucji ropy naftowej, produktów naftowych, substancji lub mieszanin, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach, niebędących produktami spożywczymi, z wyłączeniem stacji paliw gazu płynnego”, „instalacje do podziemnego magazynowania ropy naftowej, produktów naftowych, substancji lub mieszanin, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach, niebędących produktami spożywczymi, gazów łatwopalnych oraz innych kopalnych surowców energetycznych, inne niż wymienione w pkt 36a i § 2 ust. 1 pkt 22, z wyłączeniem instalacji do magazynowania paliw wykorzystywanych na potrzeby gospodarstw domowych, zbiorników na gaz płynny o łącznej pojemności nie większej niż 20 m³ oraz zbiorników na olej o łącznej pojemności nie większej niż 3 m³ ” i „lotniska inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 30 lub lądowiska, z wyłączeniem lądowisk centrów urazowych, o których mowa w ustawie z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410, z późn. zm.), przeznaczonych wyłącznie dla śmigłowców ratunkowych”.

Raport o oddziaływaniu na środowisko jest dokumentem niezbędnym w przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedstawione przez wnioskodawcę w raporcie propozycje działań zapobiegawczych ograniczających negatywne oddziaływanie na środowisko oraz warunki nałożone na inwestora w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego zostały uwzględnione w przedmiotowej decyzji.

Teren objęty przedsięwzięciem w chwili obecnej nie znajduje się w granicach obszaru objętego obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Najbliższe tereny chronione zlokalizowane są w odległości około 60 m w kierunku północno-zachodnim od wnioskowanego terenu.

Analizując wniosek stwierdzono, że przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich lub leśnych, obszarach objętych ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci Natura 2000, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne,

kulturowe lub archeologiczne, obszarach przylegających do jezior i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Zamierzenie polega na budowie bazy Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego SP ZOZ Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wraz z infrastrukturą na terenie części działki nr ew. 406/1 obręb ewidencyjny Żołędowo, gmina Osielsko.

W związku z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się budowę:

- budynku wraz z zapleczem socjalnym o wymiarach ok. 30 m x 30 m (w tym hangar) o wysokości do 9,0 m wraz z masztem radiowym wysokości ok. 10 m ponad powierzchnię dachu, lub maszt radiowy wolnostojący o wysokości do 25 m,
- płyty przedhangarowej, rampy i torowiska pod przesuwnicę dla śmigłowca oraz FATO - strefy końcowego podejścia i startu i TLOF - strefy przyziemienia i oderwania od ziemi (wznoszenia) oznaczonych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami - o łącznej powierzchni ok. 4000 m²,
- stacji paliw na paliwo lotnicze – zbiornik paliwa podziemny, dwupłaszczowy do 20 m³ (z monitorowaniem przestrzeni międzypłaszczowej) wraz z dystrybutorem i automatem do tankowania paliwa. Ww. pojemność zbiornika zapewnić będzie zapas paliwa na min. 1 miesiąc działalności operacyjnej śmigłowca. Stacja paliw służyć będzie wyłącznie potrzebom własnym, tj. tankowaniu statku powietrznego Lotniczego Pogotowia Ratunkowego,
- dróg wewnętrznych, ciągów pieszych, parkingu (do 15 miejsc - dla samochodów osobowych członków zespołu ratownictwa medycznego). Drogi wewnętrzne umożliwią m. in. dojazd cysterny paliwowej o pojemności 40 m oraz samochodów straży pożarnej, oświetlenia terenu, w tym oświetlenia przeszkodowego, oświetlenia miejsca końcowego podejścia i startów, oświetlenia TLOF,
- lotniska - lądowiska heliportu - miejsca startu i lądowania,
- ogrodzenia terenu typu lotniczego - ogrodzenie z siatki o wysokości 2,4 m z dodatkowym zabezpieczeniem z drutu kolczastego,
- elementów małej architektury (np. Obudowa śmietnikowa z obowiązkową segregacją odpadów z częścią dostosowaną do czasowego przechowywania odstojów paliwa lotniczego),
- przyłączy oraz niezbędnej infrastruktury technicznej do projektowanego budynku operacyjnego: gazowego – gaz ziemny lub zasilanie gazem LPG, alternatywnie wykonanie pompy ciepła, energetycznego, kanalizacji sanitarnej, wodociągowego, kanalizacji deszczowej z systemem oczyszczania (osadnik plus separator koalescencyjny) oraz ewentualnym rozsączaniem, teletechnicznego, alternatywnie hydrant przeciwpożarowy zewnętrzny lub zbiornik wody pożarowej wraz z pompownią ppoż.

Ponadto, przewiduje się wyposażenie obiektu w monitoring przemysłowy oraz posadowienie agregatu prądotwórczego na fundamentach w zabudowie kontenerowej o mocy do 45 kVA.

Obiekt ma pełnić funkcję Bazy Filii Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS). Założenia inwestycji przewidują stacjonowanie jednego śmigłowca ratowniczego, którym będzie latał zespół ratowniczy w celu szybkiego udzielenia pomocy osobom chorym i poszkodowanym w wypadkach oraz szybkiego przetransportowania tych osób do specjalistycznych ośrodków medycznych. Zakłada się, że promień zasięgu działania śmigłowca licząc od bazy wynosi 70,0 km. Planuje się, że w bazie będzie stale przebywał zespół ratowniczy składający się z trzech osób: pilota, ratownika i lekarza, gotowych do podjęcia akcji. Praca zespołów ratowniczych będzie zorganizowana w formie 12 godzinnych dyżurów. Dodatkowo zakłada się, możliwość przeprowadzenia w bazie podstawowych czynności obsługowych i serwisowych śmigłowca przez wyspecjalizowanego mechanika. Jednym z elementów bazy LPR będzie zbiornik na paliwo lotnicze wraz z aparaturą towarzyszącą, w tym agregatem pomiarowo-pompowym. Dwupłaszczowy zbiornik

podziemny o pojemności do 20 m wyposażony zostanie w ciągły monitoring przestrzeni między płaszczowej oraz dwuściankowych przewodów ssawno - tłocznych. Do dystrybucji paliwa przewidziano agregat pompowy do tankowania paliwa (typu ARU 200 STM/S firmy Flow Technics) o wydajności 40 dm³/min, charakteryzujący się wysoką skutecznością (ok. 99,5%) hermetyzacji oparów. Zbiornik będzie zaopatrywany w paliwo z cysterny raz na 1,5 miesiąca. Średnio śmigłowiec tankowany jest 3 razy dziennie, po przeprowadzonej akcji ratunkowej, przez ok. 5 min. Jednorazowe tankowanie to średnio 200 dm³ paliwa. Stacja paliw będzie służyć wyłącznie tankowaniu śmigłowca ratunkowego. Zakłada się że roczny obrót paliwem wyniesie około 180 Mg/rok (220 m³) paliwa lotniczego Jet A1 (kerozyna).

Obecnie teren działki jest niezabudowany. W ramach omawianego zadania przewiduje się realizację powierzchni utwardzonych: płyta przedhangarowa oraz miejsce startów i lądowań, drogi wewnętrzne i miejsca parkingowe - do 4000 m².

Miejsca takie jak: startów i lądowań, hangar, płyta przedhangarowa, postojowe oraz tankowania śmigłowca posiadać będą odpowiednie systemy zabezpieczające, w tym szczelne nawierzchnie z systemem odprowadzania wód opadowych do wysokosprawnego separatora koalescencyjnego, przechwytyującego substancje niebezpieczne, jak smary, oleje, paliwo.

Budowa instalacji dystrybucji paliw przebiegać będzie ściśle według przepisów krajowych w tym zakresie, także w odniesieniu do płyty, na której dokonywane będzie tankowanie. Dwupłaszczowy zbiornik paliwa wyposażony zostanie w ciągły monitoring przestrzeni między płaszczowej. Monitoring ten służyć będzie kontroli szczelności ww. instalacji w celu przeciwdziałania wyciekom substancji ropopochodnych do gruntu. Stanowisko zbiornika (podobnie jak miejsce tankowania) posiadać będzie szczelną nawierzchnię z odprowadzeniem do wysokosprawnego separatora, przechwytyującego substancje niebezpieczne, jak smary, oleje, paliwo. Zbiornik paliwa zabezpieczony zostanie sondą sygnalizującą poziom paliwa i zabezpieczającą przed przepełnieniem zbiornika przy realizacji dostaw paliwa.

Planuje się zaopatrzenie obiektu w wodę z gminnej sieci wodociągowej. Woda pobierana będzie na potrzeby socjalno-bytowe pracowników, przeciwpożarowe i utrzymania o czystości w ilości ok. 1,2 m³/d. Nie przewiduje się poboru wody dla celów przemysłowych.

Powstałe ścieki socjalno-bytowe będą przekazywane do zbiornika bezodpływowego lub do gminnej kanalizacji sanitarnej (w zależności od uzyskanych warunków przyłączenia). Jako rozwiązanie zdecydowanie korzystniejsze środowiskowo, zaleca się odprowadzenie ścieków do kanalizacji. Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się powstawania ścieków przemysłowych. Ścieki z utrzymania czystości (zmywania na mokro) warsztatowej części hangaru, a także ścieki z pomieszczeń medycznych planuje się również podczyszczać w separatorze tłuszczów i olejów.

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie powodować powstawania dużych ilości ścieków oraz ścieków mogących zawierać substancje niebezpieczne. Ścieki socjalno-bytowe (łącznie ze ściekami z hangaru i pomieszczeń medycznych po podczyszczeniu w separatorze) mogą być odprowadzane do kanalizacji sanitarnej.

Wody opadowe z powierzchni dachowych, z rejonu tankowania zbiornika paliwowego oraz tankowania śmigłowca będą odprowadzane do kanalizacji deszczowej poprzez separator. Planuje się, że ścieki te będą zagospodarowane na terenie działki Inwestora poprzez rozsączanie w gruncie.

Działka inwestycyjna w całości zlokalizowana jest na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 140 Subzbiornik Bydgoszcz. Warstwy wodonośne o charakterze porowym, znajdują się na głębokości od 100 do 500 m p.p.t., średnio na głębokości 180 m p.p.t. Zgodnie z danymi Gminnego Zakładu Komunalnego w Osielsku w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się ujęcia wód służące zbiorowemu zaopatrzeniu ludności w wodę. Najbliższe z nich zlokalizowane są w odległości ok. 1,1 km w m. Żołędowo

i ok. 1,9 km w miejscowości Niwy.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549). Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW240037, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. W ww. Planie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych (Dz. U. Nr 143, poz. 896), stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych do roku 2015.

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001729295929 - Kotomierzycza, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. W ww. Planie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. Nr 258, poz. 1549), ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. uzyskania co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych do roku 2015. Zastosowano derogację z powodu konieczności dodatkowych analiz oraz długości procesu inwestycyjnego.

Uwzględniając warunki hydrogeologiczne izolacji wód podziemnych oraz lokalizację inwestycji w obszarze GZWP nr 140 Subzbiornik Bydgoszcz, należy uznać, że planowana lokalizacja inwestycji (w tym zbiornika paliw) jest pod tym względem niekorzystna. Należy jednak zaznaczyć, że poprawne wykonanie powierzchni szczelnych, systemu odprowadzenia wód opadowych do poprzez separator oraz system monitoringu nieszczelności zmniejszą do minimum możliwość przedostania się związków ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego. W warunkach normalnej eksploatacji bazy LPR nie przewiduje się zagrożenia dla wód, a tym samym jej wpływu na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Do gromadzenia odpadów przewidziano wiatę składającą się z boksów, z których każdy przeznaczony będzie na innego typu odpady. Dojście do śmietnika łącznie z posadzką wykonane zostanie jako płyta betonowa szczelna z odprowadzeniem wód opadowych do układu kanalizacji deszczowej z podczyszczaniem przez separator koalescencyjny. Materiały typu leki, pojemniki, strzykawki, igły (tzw. odpady medyczne), użyte podczas akcji ratunkowej, zamykane będą w szczelnych opakowaniach i do czasu ich utylizacji przez firmy zewnętrzne, przechowywane w chłodniarce, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, w tym z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 30 lipca 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z odpadami medycznymi (Dz.U. z 2010 r. Nr 139, poz. 940).

Źródłem emisji zorganizowanej i niezorganizowanej zanieczyszczeń do powietrza z projektowanej inwestycji będzie ruch helikopterów (starty, lądowania), przeładunek (tankowanie zbiornika) i dystrybucja paliw (tankowanie helikopterów), ruch pojazdów po terenie lądowiska: osobowe, ciężarowe, cysterny i traktor. Dodatkowa, emisja pochodząca będzie z energetycznego spalania gazu płynnego w planowanym kotle wodnym kondensacyjnym (ogrzewanie budynku bazy) oraz gazowej nagrzewnicy powietrza zainstalowanej w hangarze o mocy cieplnej 30 kW. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania

się zanieczyszczeń w powietrzu wykazały, że emisje substancji z terenu zakładu, nie powinny spowodować przekroczenia standardów jakości powietrza.

Hałas na terenie rozpatrywanej inwestycji generowany będzie głównie poprzez: operacje lotnicze, tj. starty, lądowania oraz przeloty śmigłowców LPR. Przewiduje się wykonywanie 2 operacji lotniczych w porze dziennej. Jednakże w sytuacjach nadzwyczajnych i wyjątkowych dopuszcza się ich wykonywanie również w porze nocnej (22.00-6.00). W celu ograniczenia oddziaływania funkcjonowania bazy śmigłowcowej na klimat akustyczny operacje lotnicze podejścia i odejścia będą realizowane w możliwie największej odległości od terenów podlegających ochronie akustycznej, tj. wzdłuż osi głównych wyznaczonych w raporcie korytarzy (warianty: W1, W2 i W3), przy czym w miarę możliwości (tzn. przy braku jakichkolwiek przeciwwskazań, np. wynikających z sytuacji pogodowej w danym momencie), operacje lotnicze będą prowadzone w wariantcie W3, z osią główną przecinającą drogę krajową i skierowaną na południowy-zachód i północny-wschód. Wariant ten uznany został w raporcie jako optymalny z punktu widzenia ochrony klimatu akustycznego oraz maksymalnego ograniczenia emisji hałasu.

Jednakże, w celu weryfikacji poziomu dźwięku na ww. obszarach chronionych, Inwestor zobowiązany jest wykonać analizę porealizacyjną, w zakresie emisji hałasu lotniczego w porze dziennej w następujących punktach pomiarowych: wariant W1 (pkt 1 i pkt 11), wariant W2 (pkt 9) oraz wariant W3 (pkt 13 i pkt 10), zgodnie z numeracją i symboliką zawartą w raporcie (str. 89), a następnie otrzymane wyniki i wnioski niezwłocznie przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji funkcjonowania bazy śmigłowcowej. Pod pojęciem „analizy porealizacyjnej” rozumie się studia i badania mające na celu porównanie charakteru i wielkości prognozowanych oddziaływań zidentyfikowanych oraz opisanych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z oddziaływaniami, które wystąpiły w rzeczywistości po realizacji przedsięwzięcia. Ma więc ona na celu weryfikację przyjętych rozwiązań projektowych oraz zaplanowanych urządzeń chroniących środowisko, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości - zapobieganie negatywnym skutkom.

W otoczeniu wnioskowanego terenu nie istnieją i nie są planowane przedsięwzięcia o podobnym profilu działalności. Planowana baza śmigłowcowa znajdować się będzie w sąsiedztwie drogi krajowej nr 5. Jednakże zgodnie z przedstawionym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko hałas lotniczy praktycznie nie wpłynie na wypadkowy poziom hałasu w środowisku. Po analizie zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie nie przewiduje się na danym obszarze wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania wnioskowanej bazy na środowisko.

Projektowana inwestycja jest zlokalizowana poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651 j.t.) w odległości około 1,8 km od rezerwatu przyrody Augustowo i około 2,5 km od Obszaru Chronionego Krajobrazu Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy.

W celu sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono badania na obszarze planowanej inwestycji oraz na obszarze bufora 200 m od jej granic. Dodatkowo badaniami dotyczącymi ptaków i nietoperzy objęto obszar w zakresie stref dolotowych. W trakcie badań przeprowadzono 3 kontrole odpowiednio w maju, czerwcu i lipcu. W sierpniu i w pierwszych dniach października prowadzono dodatkowe obserwacje z punktu w celu wychwycenia ewentualnych zmian tras przelotu ptaków na wysokościach kolizyjnych. Badania nie wniosły nic do przedstawionych wyników. Przeloty ptaków i nietoperzy cały czas odbywały się w tym samym korytarzu.

W raporcie opisano środowisko naturalne analizowanego terenu jako mocno

przekształcone o wyraźnie obniżonym zróżnicowaniu siedliskowym i wysokim stopniu synantropizacji szaty roślinnej. Nie stwierdzono występowania cennych siedlisk przyrodniczych ani chronionych gatunków roślin zarówno w strefie oddziaływania bezpośredniego, jak i pośredniego. Występujące w otoczeniu inwestycji siedliska łąkowe i zadrzewienia (młodnik) mają charakter antropogeniczny i nie przedstawiają dużej wartości przyrodniczej. Dominują tu pospolite gatunki segetalne. Realizacja zadania wiąże się z koniecznością częściowego zniszczenia gęstego młodnika.

Na omawianym terenie nie stwierdzono siedlisk ssaków lądowych. Obszar inwestycji nie stanowi fragmentu znanych i opisanych w literaturze szlaków migracji. Na podstawie stwierdzonych pojedynczych tropów sarny, lisa i kuny, jak również ich rozkładu przestrzennego autorzy raportu uznali, że teren przedsięwzięcia nie jest istotny dla migracji lokalnej lub regionalnej ssaków.

Na obszarze planowanego zamierzenia nie stwierdzono występowania nietoperzy ani ich potencjalnych siedlisk. Na obszarze bufora projektowanej inwestycji nie zaobserwowano kolonii nietoperzy ani miejsc spełniających minimalne warunki siedliskowe (odpowiednia temperatura i wilgotność) dla hibernacji chociażby pojedynczych osobników. Stwierdzono natomiast dwa szlaki przelotów nietoperzy i jedno miejsce żerowania - okolice stawu znajdującego się kilkaset metrów na północny-zachód od planowanej inwestycji. Stwierdzono tam żerowanie co najmniej 5 gatunków, w tym karlika malutkiego, karlika drobnego, borowca wielkiego, mroczka późnego i nocka rudego. Nietoperze w zależności od gatunku żerowały na różnych wysokościach, przy czym żadna z tych wysokości nie została uznana za kolizyjną w stosunku do podchodzących do lądowania lub startujących helikopterów. Spośród dwóch stwierdzonych szlaków migracji jeden jest związany z liniowym elementem krajobrazu i pokrywa się przebiegiem z istniejącą drogą krajową nr 5. Podczas badań stwierdzono migrację pojedynczych osobników (karlików i borowców) wzdłuż drogi na wysokości niekolizyjnej. Związana z realizacją inwestycji wycinka kilku drzew wzdłuż drogi nie zmieni przebiegu szlaku migracji. Trasa przelotu nietoperzy nie przecina osi dolotu helikopterów do lotniska. Drugi stwierdzony szlak migracji jest wykorzystywany znacznie intensywniej i nie jest powiązany z liniowymi elementami krajobrazu. Znajduje się w odległości około 200 m na zachód planowanej inwestycji i jest wykorzystywany wyłącznie przez borowce wielkie. Nietoperze poruszają się na osi północ-południe na wysokości 20 - 30 m. Trasa przelotu przecina oś dolotu helikopterów do lądowiska w wariantcie W2 planowanej inwestycji.

Obszar zadania nie jest unikalnym siedliskiem dla ptaków. Jednakże ilość gatunków stwierdzonych podczas obserwacji jest znaczna, biorąc pod uwagę bliskość ruchliwej drogi i antropopresję, której źródłem są prace budowlane na sąsiedniej działce. Na terenie planowanej inwestycji (w wariantach 1 i 3) stwierdzono występowanie 6 gatunków ptaków. W wyniku realizacji zamierzenia dojdzie do zniszczenia pojedynczych siedlisk trznadla, śpiewaka, piecuszka, pierwiosnka, kosa i cierniówki. W sąsiedztwie zadania stwierdzono występowanie 55 gatunków ptaków. Dominującym ptakiem wykorzystującym przestrzeń powietrzną na obszarze dolotu jest mewa śmieszka. Potwierdzono bardzo intensywny szlak przelotu wykorzystywany przez mewy głównie w godzinach wieczornych i o poranku. Trasa przelotu jest kolizyjna względem trasy dolotu w wariantcie 2. Ptaki operują na wysokości 30 - 50 m nad ziemią i poruszają się w przybliżeniu wzdłuż osi północ-południe.

Na terenie planowanego zamierzenia nie stwierdzono występowania gadów ani płazów. Na obszarze bufora zidentyfikowano dwa siedliska płazów w postaci niewielkiego okresowego zbiornika porośniętego trzciną, około 20 m na południe od inwestycji oraz dużego zbiornika otoczonego olszami i zaroślami około 200 m na północny-zachód od planowanej inwestycji. Ponadto zidentyfikowano siedlisko jaszczurki zwinki w postaci stosu kamieni, w odległości około 20 m od obszaru inwestycyjnego.

Podczas obserwacji zaobserwowano występowanie trzech chronionych gatunków owadów - biegacza ogrodowego, mrówki rudnicy i trzmieła ziemnego. Siedliska dwóch z nich znajdują się w znacznym oddaleniu od terenu planowanej inwestycji. Natomiast mrowisko mrówek rudnic znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji.

Obszar zadania nie jest unikalnym siedliskiem dla ptaków. Jednakże ilość gatunków stwierdzonych podczas obserwacji jest znaczna, biorąc pod uwagę bliskość ruchliwej drogi i antropopresję, której źródłem są prace budowlane na sąsiedniej działce. Na terenie planowanej inwestycji (w wariantach 1 i 3) stwierdzono występowanie 6 gatunków ptaków. W wyniku realizacji zamierzenia dojdzie do zniszczenia pojedynczych siedlisk trznadla, śpiewaka, piecuszka, pierwiosnka, kosa i cierniówki. W sąsiedztwie zadania stwierdzono występowanie 55 gatunków ptaków. Dominującym ptakiem wykorzystującym przestrzeń powietrzną na obszarze dolotu jest mewa śmieszka. Potwierdzono bardzo intensywny szlak przelotu wykorzystywany przez mewy głównie w godzinach wieczornych i o poranku. Trasa przelotu jest kolizyjna względem trasy dolotu w wariantcie 2. Ptaki operują na wysokości 30 - 50 m nad ziemią i poruszają się w przybliżeniu wzdłuż osi północ-południe.

Na terenie planowanego zamierzenia nie stwierdzono występowania gadów ani płazów. Na obszarze bufora zidentyfikowano dwa siedliska płazów w postaci niewielkiego okresowego zbiornika porośniętego trzciną, około 20 m na południe od inwestycji oraz dużego zbiornika otoczonego olszami i zaroślami około 200 m na północny-zachód od planowanej inwestycji. Ponadto zidentyfikowano siedlisko jaszczurki zwinki w postaci stosu kamieni, w odległości około 20 m od obszaru inwestycyjnego.

Podczas obserwacji zaobserwowano występowanie trzech chronionych gatunków owadów - biegacza ogrodowego, mrówki rudnicy i trzmieła ziemnego. Siedliska dwóch z nich znajdują się w znacznym oddaleniu od terenu planowanej inwestycji. Natomiast mrowisko mrówek rudnic znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji. Wspomniane siedliska jaszczurki zwinki i mrówki rudnicy mogą, lecz nie muszą zostać zniszczone, co zależy od wybranego wariantu realizacji inwestycji. Na str. 35 załącznika do raportu prezentującego wyniki inwentaryzacji podano, że w przypadku wyboru któregośkolwiek wariantu istnieje ryzyko zniszczenia siedliska jaszczurki zwinki, gdyż znajduje się ono na granicy lub w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji. Stwierdzono także realne ryzyko zniszczenia lub pogorszenia jakości siedliska mrówki rudnicy, znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru inwestycji. Zgodnie z art. 56 ust. 4 ustawy o ochronie przyrody zezwolenia na zniszczenie siedlisk gatunków chronionych mogą być wydane po spełnieniu szeregu warunków, w tym wykazania braku występowania rozwiązań alternatywnych. Informacje zawarte w raporcie i uzupełnieniu wskazują, że istnieje możliwość zachowania siedlisk ww. gatunków zwierząt, w związku z powyższym należy je zabezpieczyć w celu ochrony przed zniszczeniem.

Negatywne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia autorzy raportu uznali za niewielkie. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje zajęcie niskiej jakości siedlisk oraz płoszenie ptaków w czasie startów i lądowań helikopterów. Oddziaływanie to może w nieznacznym stopniu zmniejszyć przydatność siedlisk znajdujących się w zasięgu izofony 50dB. Ubytek gniazdujących par ptaków jest trudny do oszacowania, oddziaływanie to nie będzie jednak oddziaływaniem znaczącym.

Regularne przeloty ptaków (mew) i nietoperzy (borowców wielkich) mają miejsce o zmierzchu i o świcie. Odbywają się one na osi północ-południe i przecinają trasę dolotową w wariantcie W2. Ze względu na bezpieczeństwo lotów w raporcie zalecono wybór wariantu W1 lub W3. Różnice pomiędzy poszczególnymi wariantami pod względem wartości zajętych siedlisk są minimalne i dotyczą wyłącznie pojedynczych par pospolitych ptaków lęgowych. Jako wariant optymalny, także pod względem oddziaływania hałasu, wskazano w raporcie wariant W3 z osią główną trasy dolotowej przecinającą drogę krajową i skierowaną

na południowy-zachód i północny-wschód.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu analizowanego przedsięwzięcia na środowisko wskazano, iż zamierzenie będzie związane emisją gazów cieplarnianych do atmosfery. Jako działanie mitygacyjne w zakresie zmian klimatycznych Inwestor przewiduje zastosowanie ogrzewania gazowego. Dodatkowo podkreślić należy, iż omawiane zadanie zlokalizowane zostanie poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. W związku z powyższym, nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanego zamierzenia. Ze względu na znikomą emisję ciepła do atmosfery, substancji gazowych i pyłowych do powietrza oraz niską zabudowę terenu, nie przewiduje się istotnego wpływu przedsięwzięcia na zmianę klimatu zarówno na etapie jego realizacji, eksploatacji jak i likwidacji.

Odnosnie ryzyka wystąpienia poważnej awarii, należy zaznaczyć, że zamierzenie nie będzie realizowane na terenie zakładu o zwiększonym bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2013 r., poz. 1479).

Biorąc pod uwagę położenie geograficzne nie stwierdza się negatywnego wpływu i występowania transgranicznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz używanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym zamierzeniem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 88 ust. 1 ww. 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, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Ponadto, ze względu na lokalizację w dużej odległości od granic państwa oraz zakresu oddziaływania inwestycji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zastosowanie zaproponowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, w przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz właściwa organizacja prac adaptacyjnych, powinna zapewnić ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji na etapie jej realizacji i eksploatacji.

Zgodnie z art. 61 § 4 Kpa, Wójt Gminy Osielsko pismem z dnia 23 grudnia 2014r., znak: IiZP.6220.9.2014 powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, możliwości zapoznania się z dokumentacją oraz złożenia ewentualnych uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Wójt Gminy Osielsko zawiadomieniem z dnia 7 września 2015r. IiZP.6220.9.2014 poinformował społeczeństwo o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych zawierających informację o środowisku, informacji o wszczęciu postępowania i przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W tym zakresie na okres 21 dni (od dnia 8 września 2015r. do dnia 29 września 2015r.) zostały podane ww. zawiadomienia do publicznej wiadomości poprzez: stronę internetową Biuletynu Informacji Publicznej (www.bip.osielsko.pl), tablicę ogłoszeń Urzędu Gminy Osielsko oraz zawiadomienie w pobliżu miejsca inwestycji na tablicy sołeckiej

sołectwa Żołędowo (dokumentacja fotograficzna w aktach sprawy). W czasie trwania udziału społeczeństwa mieszkańcy mieli wgląd do raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko oraz wniosku, które to były dostępne w siedzibie Urzędu Gminy przy ul. Szosa Gdańska 55A w Osielsku. W trakcie konsultacji społecznych nie złożono uwag ani wniosków przez mieszkańców. W prowadzonym postępowaniu administracyjnym nie brały udziału żadne organizacje ekologiczne.

Ponadto zawiadomieniem z dnia 26 listopada 2015 r. znak: IiZP.6220.9.2014 zgodnie z art. 10 § 1 kpa poinformowano strony o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem przedmiotowej decyzji. Żadna ze stron nie wniosła uwag.

Podstawę prawną wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stanowi art. 71 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 przedsięwzięcia na środowisko (Dz. U. z 2013r., poz. 1235 z późn. zm.) zwanej dalej uoos, zgodnie z którym uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Zgodnie z art. 80 ust. 2 właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, uwzględniając ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ określa:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia,
2. warunki wykorzystywania 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,
3. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-13, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10,
4. wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska,
5. wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko;
6. w przypadku gdy z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika potrzeba:
 - a) wykonania kompensacji przyrodniczej - stwierdza konieczność wykonania tej kompensacji,
 - b) zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - nakłada obowiązek tych działań;
7. w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, stwierdza konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania;
8. przedstawia stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10;
9. może nałożyć na wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin.

Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji określonych w art. 72 ust.1 pkt 1-18 uoos.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 uoos organem właściwym do wydania niniejszej decyzji jest wójt gminy.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Na niniejszą decyzję przysługuje stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy ul. Jagiellońska 3 za pośrednictwem Wójta Gminy Osielsko, które należy wnieść w terminie czternastu dni od daty otrzymania niniejszej decyzji.

Wójt Gminy
Wojciech Osielski

Załącznik:

Nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Pan Robert Gałązkowski, Dyrektor Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej
Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Książkowa 5, 01-934 Warszawa
2. Markiewicz Janusz
3. Markiewicz Aleksandra
4. Szychowiak Jerzy
5. Szychowiak Helena
6. Szychowiak Wojciech
7. Czesława Rachwał
8. Enea Sp. z o.o.
9. Langer Włodzimierz
10. GDDKiA oddział Bydgoszcz
11. D.M.J. Sp. z o.o.
12. A/a

Do wiadomości:

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Zgodnie z ust. 45 części I załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Nr 225, poz.1635, z późn. zm.) pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł (słownie: dwieście pięć złotych) na konto Urzędu Gminy Osielsko nr 37 8142 1033 0002 8248 2000 000

Załącznik Nr 1
do decyzji z dnia 28 grudnia 2015 r.
znak: IiZP.6220.9.2014

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Budowa bazy Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego SP ZOZ Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wraz z infrastrukturą na terenie części działki 406/1 obręb ewidencyjny Żołędowo gmina Osielsko.

Inwestycja na ww. działce obejmuje budowę bazy Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego (HEMS) Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe wraz z elementami zagospodarowania terenu.

Do projektowanego zakresu prac należy:

1. budowa budynku wraz z zapleczem socjalnym o wymiarach ok. 30 m x 30 m (w tym hangar) o wysokości do 9,0 m wraz z masztem radiowym wysokości ok. 10 m ponad powierzchnię dachu lub maszt radiowy wolnostojący o wysokości do 25 m,
2. budowa płyty przedhangarowej, rampy i torowiska pod przesuwnicę dla śmigłowca oraz FATO – strefy końcowego podejścia i startu i TLOF – strefy przyziemienia i oderwania od ziemi (wznoszenia) oznaczonych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami – o łącznej powierzchni ok. 4000 m²,
3. budowa stacji paliw na paliwo lotnicze – zbiornik paliwa podziemny, dwupłaszczowy do 20 m³ (z monitorowaniem przestrzeni międzypłaszczowej) wraz z dystrybutorem i automatem do tankowania paliwa. Ww. pojemność zbiornika zapewnić będzie zapas paliwa na min. 1 miesiąc działalności operacyjnej śmigłowca. Stacja paliw służyć będzie wyłącznie potrzebom własnym, tj. tankowaniu statku powietrznego Lotniczego Pogotowia Ratunkowego,
4. budowa dróg wewnętrznych, ciągów pieszych, parkingu (do 15 miejsc – dla samochodów osobowych członków zespołu ratownictwa medycznego). Drogi wewnętrzne umożliwią m. in. dojazd cysterny paliwowej o pojemności 40 m³ oraz samochodów straży pożarnej,
5. wykonanie oświetlenia terenu, w tym oświetlenia przeszkodowego, oświetlenia miejsca końcowego podejścia i startów; oświetlenia TLOF,
6. wykonaniu lotniska– lądowiska heliportu – miejsca startu i lądowania,
7. budowa ogrodzenia terenu typu lotniczego – ogrodzenie z siatki o wysokości 2,4 m z dodatkowym zabezpieczeniem z drutu kolczastego;
8. monitoring obiektu - obiekt będzie dozorowany poprzez monitoring przemysłowy;
9. posadowienie agregatu prądotwórczego na fundamentach w zabudowie kontenerowej o mocy do 30 kVA;
10. budowa elementów małej architektury (np. obudowa śmietnikowa z obowiązkową segregacją odpadów z częścią dostosowaną do czasowego przechowywania odstojów paliwa lotniczego);
11. wykonanie przyłączy wraz z budową niezbędnej infrastruktury technicznej do projektowanego budynku operacyjnego:
 - gazowego – gaz ziemny lub zasilanie gazem LPG, alternatywnie wykonanie pompy ciepła

- energetycznego;
- kanalizacji sanitarnej,
- wodociągowego,
- kanalizacji deszczowej z systemem oczyszczania (osadnik plus separator koalescencyjny) oraz ewentualnym rozsączaniem;
- teletechnicznego,
- alternatywnie hydrant przeciwpożarowy zewnętrzny lub zbiornik wody pożarowej wraz z pompownią ppoż..

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szata roślinna.

Powierzchnia nieruchomości wynosi ok. 1 ha. Procent powierzchni biologicznie czynnej wynosić będzie minimum 25 %.

Obecnie teren działki jest niezabudowany.

Orientacyjna powierzchnia planowanej zabudowy wyniesie do 1500 m², powierzchnia użytkowa – do 2300 m², powierzchnia całkowita do 3000 m² i kubatura do 10 000 m³.

W zakresie powierzchni utwardzonych: płyta przedhangarowa oraz miejsce startów i lądowań, drogi wewnętrzne i miejsca parkingowe – do 4000 m².

Z uwagi na charakter działalności wycinka drzew może obejmować niektóre drzewa na terenie i poza terenem inwestycji, które stanowić będą przeszkody lotnicze. Szatę roślinną nieruchomości stanowić będzie jedynie trawa i niskopienne krzewy ozdobne.

3. Rodzaj technologii.

W zakresie prac budowlanych

Prace będą prowadzone w oparciu o opracowany projekt budowlany z zastosowaniem materiałów i technologii dopuszczonych do użytkowania stosownymi przepisami.

W zakresie prowadzonej działalności

Baza Lotniczego Pogotowia Ratunkowego pozostaje w gotowości od wschodu do zachodu słońca. Zespół ratownictwa pełni dyżur w 3 - minutowej gotowości do startu. Planuje się, że docelowo, baza prowadzić będzie całodobową działalność operacyjną.

Loty ratownicze do wypadków i nagłych zachorowań oraz krótkie, pilne transporty międzyszpitalne, tzw. ratunkowe są wykonywane na wezwanie dyspozytora pogotowia ratunkowego oraz innych upoważnionych służb ratowniczych a także na zlecenie zakładów opieki zdrowotnej. Pacjent w ramach prowadzonej akcji trafia do placówki medycznej przygotowanej do przyjęcia danego pacjenta, nigdy do SP ZOZ LPR.

Po wykonaniu lotu w ramach ww. akcji ratunkowej, śmigłowiec wraca do bazy gdzie następuje odtworzenie gotowości operacyjnej. Wiąże się to z uzupełnieniem paliwa, środków medycznych, przeglądem kabiny medycznej, w tym jej odkażeniem oraz krótkim przeglądem technicznym śmigłowca. Częstość mycia śmigłowca zależy od potrzeby, w tym rodzaju wykonywanej misji. Mycie następuje przy użyciu m.in. wody, szmat, środków czyszczących i dezynfekcyjnych. Nadmiar wody, poprzez separator, jest odprowadzany do kanalizacji, natomiast szmaty wrzucane są do wydzielonego pojemnika a następnie podlegają one utylizacji przez zewnętrzne firmy specjalistyczne.

Materiały typu leki, pojemniki, strzykawki, igły (tzw. odpady medyczne), użyte podczas akcji ratunkowej, zamykane są w szczelnych opakowaniach do czasu ich utylizacji przez zewnętrzne firmy specjalistyczne, przechowywane w chłodziarce, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Po wykonaniu misji, w pomieszczeniach operacyjnych, następuje również uzupełnienie dokumentacji medycznej, nawigacyjnej i technicznej śmigłowca.

Po zakończeniu wszystkich ww. czynności, statek powietrzny może ponownie zostać użyty do kolejnej akcji ratunkowej.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Analizą wariantów objęto dwa warianty:

- a) wariant realizacji przedsięwzięcia w określonym zakresie
- b) wariant niepodjęcia realizacji przedsięwzięcia – wariant „0”

Inwestycja ta pozwoli na stworzenie warunków operacyjnych, umożliwiających dotarcie zespołu ratownictwa medycznego do będącego w dyżurze śmigłowca i osiągnięcie 3 - minutowej gotowości do startu a tym samym skrócenie do minimum czasu dotarcia do zdarzenia.

Wybór lokalizacji bazy uznano za optymalny.

W wariantcie „0” polegającym na niepodjęciu realizacji przedsięwzięcia należy spodziewać się pogorszenia parametrów operacyjnych w tym rejonie.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, mineralów, paliw oraz energii.

Faza eksploatacji			Faza budowy		
Lp.	Nazwa medium	Zapotrzebowanie po realizacji zadania do:	Lp.	Nazwa medium	Zapotrzebowanie w trakcie realizacji zadania do:
1.	Woda zimna	1,2 m ³ /dobę*/**	1.	Woda zimna	440 dcm ³ /d
2	Na cele ochrony p.poż.	10 dm ³ /s,		2.	Woda ciepła na cele socjalno bytowe, technologiczne, mycie kół samochodowych
3	Na cele socjalno bytowe	ok.. 1,2 m ³ /d	3.		Ilość ścieków przez 10 godzin dziennie
4	Ilość ścieków	ok.. 1,2 m ³ /d	4.	Energia elektryczna w tym ogrzewanie i oświetlenie kontenerów budowlanych	18 kW
5	Energia elektryczna	90 kW /120 kW (z pompą ciepła)			
6	Zapotrzebowanie ciepła	50 kW ogrzewanie co gazowe lub Pompa ciepła			

* - praca jednozmianowa 8h

** - praca całodobowa

6. Rozwiązania chroniące środowisko.

Miejsca takie jak hangar, płyta przedhangarowa, miejsce startów i lądowań, miejsce postojowe oraz miejsce tankowania śmigłowca posiadać będą odpowiednie systemy zabezpieczające, w tym szczelne nawierzchnie z systemem odprowadzania wód opadowych

do wysokosprawnego separatora koalescencyjnego, przechwytyjącego substancje niebezpieczne, jak smary, oleje, paliwo.

Budowa stacji paliw przebiegać będzie ściśle według przepisów krajowych w tym zakresie, także w odniesieniu do płyty, na której dokonywane będzie tankowanie.

Stanowisko zbiornika i agregatu pompowo – pomiarowego do tankowania paliwa posiadać będzie wysoko skuteczną (sprawność ok. 99%) hermetyzację oparów. Dwupłaszczowy zbiornik paliwa posiadać będzie, dodatkowo, ciągły monitoring przestrzeni między płaszczowej. Monitoring ten służyć będzie kontroli szczelności ww. instalacji w celu przeciwdziałania wyciekom substancji ropopochodnych do gruntu. Stanowisko zbiornika (podobnie jak miejsce tankowania) posiadać będzie szczelną nawierzchnię z odprowadzeniem do wysokosprawnego separatora, przechwytyjącego substancje niebezpieczne, jak smary, oleje, paliwo. Zbiornik paliwa zabezpieczony zostanie sondą sygnalizującą poziom paliwa i zabezpieczającą przed przepełnieniem zbiornika przy realizacji dostaw paliwa.

W wyniku zrealizowania projektu, wyeliminowane zostaną środki chemiczne, używane dotychczas do utylizacji rozlanych substancji niebezpiecznych.

Ponadto projekt przewiduje wykonanie pomieszczeń, zgodne z przepisami, do przechowywania butli z gazami medycznymi oraz technicznymi, segregację odpadów medycznych oraz materiałów biologicznych i chemicznych.

Wszelkie powstające odpady, w tym medyczne, będą segregowane a następnie odbierane przez firmy zewnętrzne na podstawie odrębnych umów.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Etap realizacji przedsięwzięcia

Odpady z budowy obiektów budowlanych (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)

Na etapie robót budowlanych wytwórcą odpadów będą firmy wyłonione w drodze przetargu do ich realizacji, które zgodnie z ustawą o odpadach będą właścicielami tych odpadów i po ich stronie leżeć będzie ich utylizacja.

Emisje do powietrza

W czasie realizacji przedsięwzięcia wprowadzone będą do powietrza następujące substancje: dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla. Ilość tych substancji zależeć będzie od czasu pracy maszyn budowlanych i transportu, ich stanu technicznego oraz roku produkcji.

Energia akustyczna

Do środowiska wprowadzona będzie energia akustyczna związana z pracą maszyn w czasie realizacji przedsięwzięcia.

Etap eksploatacji

Emisja energii akustycznej

W czasie eksploatacji źródłem hałasu będzie praca śmigłowca. Emisja hałasu dla śmigłowca EC 135 wynosić będzie 84 dB. Każdy śmigłowiec posiada świadectwo zdatności w zakresie hałasu, wydawane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Odpady medyczne (np. zużyte wyroby i materiały medyczne jednorazowego użytku)

Odpady te przechowywane są zgodnie z odpowiednimi przepisami w wydzielonej chłodziarce a następnie odbierane przez wyspecjalizowane firmy zewnętrzne na podstawie odrębnych umów.

Odpady niebezpieczne MPS (np. oleje, smary, odstoje z paliwa, farby, lakiery)

Odpady te przechowywane są w specjalnych pojemnikach (w wydzielonej części obudowy śmietnika) na płyny MPS, a następnie odbierane przez wyspecjalizowane firmy zewnętrzne na podstawie odrębnych umów.

Wiata śmietnikowa zapewnić będzie obowiązkową segregację odpadów.

Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych (parkingi, drogi, itp.):

Wody opadowe (ok. 30 dm³/s) z powierzchni dachowych, z rejonu tankowania zbiornika paliwowego oraz tankowania śmigłowca będą odprowadzane do kanalizacji deszczowej poprzez separator.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Nie dotyczy

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Projektowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza wyznaczonym i proponowanym obszarem Natura 2000. Przedsięwzięcie nie będzie miało również wpływu na obszary NATURA 2000 (żaden z obszarów nie znajduje się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia). Najbliżej zlokalizowanym obszarem Natura 2000 jest Solecka Dolina Wisły (kod obszaru PLH 040003) w odległości około 4,8 km, Torfowisko Linie (kod obszaru PLH 040020) w odległości około 13,7 km, Dolina Noteci (kod obszaru PLH 300004) w odległości około 15,5 km, Zbocza Płutowskie (kod obszaru PLH 040040) w odległości około 17,8 km, Dolina Dolnej Wisły (kod obszaru PLB 040003) w odległości około 4,8 km oraz Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego (kod obszaru PLB 300001) w odległości około 15,5 km od przedmiotowego obszaru Natura 2000.

Wójt Gminy
[Podpis]
Wojciech Sytniewski

