

Istniejące lotnisko Szymany (Kod ICAO: EPSY), jest usytuowane w rejonie zalesionym, bez występujących większych osad mieszkalnych. Od strony północno-wschodniej lotniska są usytuowane osiedla z zabudową w miejscowości Szymany i Nowiny. Dla Gminy Szczytno jest opracowane „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Szczytno” z polityką przestrzenną kierunków rozwoju, na którym wpisano tereny lotniska regionalnego w miejscu obecnego lotniska Szymany. Lotnisko Szymany wchodzi w granice obszarów chronionego krajobrazu oraz obszaru Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka (PLB280007). Obszar Natura 2000 został zaklasyfikowany jako Obszar Specjalnej Ochrony z datą 04.2004.

Lotnisko służy obecnie do obsługi lekkich samolotów wielozadaniowych z napędem śmigłowym. Aktualnie użytkowanych jest około 5 - 7 typów samolotów (samoloty: Cessna, PZL Mewa, Zlin, PZL Wilga, An-2). Liczbę operacji startów i lądowań limitują warunki atmosferyczne oraz pora roku. Największe natężenie ruchu lotniczego występuje od maja do października.

Zabudowa terenu lotniska nie przylega do budynków szpitali, domów opieki społecznej, zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży. Odpowiednie mapy przedstawione są w Zał. nr 4.3.

Sprawą kluczową dla poprawnego opracowania raportu oddziaływania na środowisko w przypadku lotnisk jest odniesienie metodyki badań przyrodniczych do specyfiki budowy i funkcjonowania tego obiektu. Jest ona związana zarówno z samym obszarem lotniska, jak i przestrzenią powietrzną wokół portu lotniczego, gdzie wykonywane są loty samolotów zgodnie ze specyfiką danego lotniska. Dlatego też charakterystyczną cechą zaprezentowanej w tym dokumencie metodyki badań środowiskowych jest odniesienie do obszarów znacznie oddalonych od samego terenu lotniska.

Monitoring środowiskowy obejmujący badania ssaków, ptaków, płazów, gadów zgodnie z metodyką przedstawioną w Zał. 4.5 do SIWZ, prowadzony jest od 1 października 2011 roku na terenie objętym zakresem Raportu.

## WYTYCZNE ZAMAWIAJĄCEGO

### I. Zakres przedmiotowy zamówienia

Wykonawca zobowiązany jest opracować:

- 1) raport o oddziaływaniu na środowisko dla zadania inwestycyjnego polegającego na rozbudowie Portu Lotniczego w Szymanach w ramach projektu indywidualnego pn.: *Regionalny Port Lotniczy Olsztyn-Mazury* zapisanego w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury na lata 2007-2013, zwany dalej Raportem,

### II. Wymogi dotyczące merytorycznego zakresu Raportu

1. Raport opracowany zostanie dla 3 wariantów rozbudowy lotniska regionalnego użytku publicznego w województwie warmińsko-mazurskim, tj.:

- a) **Wariant A** – wariant realizacyjny,
  - b) **Wariant B** – wariant alternatywny "północny"
  - c) **Wariant C** - wariant alternatywny "południowy"
2. Granice obszaru inwestycji oraz odpowiednie plany analizowanych wariantów przedstawione są na odpowiednich mapach w Zał. 4.3 do SIWZ.
  3. Ocena wpływu 3 wariantów przedsięwzięcia powinna zostać sporządzona na podstawie:
    - a. danych o stanie środowiska pozyskanych przez Wykonawcę z ogólnie dostępnych źródeł a także materiałów niepublikowanych,
    - b. danych na temat fauny i flory na badanym obszarze, w tym publikowanych w czasopiśmie specjalistycznych, książkach i periodykach oraz informacji z baz danych np. KOO (Komitetu Ochrony Orłów), PTO (Polskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków), OTOP (Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków),
    - c. własnych danych Wykonawcy i jego wiedzy eksperckiej,
    - d. dokumentów, baz danych przekazanych przez Zamawiającego,
    - e. danych gromadzonych trakcie prac terenowych od 1 października 2011, zgodnych z metodyką przedstawioną w Zał. nr 4.5 do SIWZ. Monitoring środowiskowy obejmujący badania ssaków, ptaków, płazów, gadów zgodnie z metodyką przedstawioną w Zał. 4.5 do SIWZ, prowadzony jest od 1 października 2011 roku na terenie objętym zakresem Raportu. Stanowi on dopełnienie do rocznego cyklu monitoringu środowiskowego dla okresu październik 2011 - wrzesień 2012
    - f. wyników badań terenowych przeprowadzonych przez Wykonawcę w czasie opracowywania Raportu.
  4. Wykonawca powinien przeanalizować potencjalny wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko, biorąc pod uwagę:
    - a. lokalizację i wyznaczone dla niej strefy operacji lotniczych względem obszarów chronionych i wynikających z tego tytułu możliwych zagrożeń dla tych obszarów spowodowanych przyszłą działalnością lotniska, ze szczególnym uwzględnieniem potencjalnego zagrożenia dla gatunków chronionych ptaków, ssaków oraz płazów i gadów w związku z wykonywanymi nad tymi obszarami operacjami lotniczymi,
    - b. ustalone dla modernizowanego lotniska SID i STAR oraz procedury startu i lądowania statków powietrznych w strefie operacji lotniczych wyznaczonych w promieniu 13 km wokół lotniska (od ARP) pod kątem ewentualnego zagrożenia dla bezpieczeństwa operacji lotniczych w związku z możliwością kolizji statku powietrznego z występującymi na tym obszarze ptakami
  5. Raport winien zawierać analizę ryzyka kolizji ze zwierzętami (przede wszystkim z ptakami). W wypadku przedsięwzięcia jakim jest lotnisko, analiza ta powinna być integralną częścią Raportu. Wynika to (na co zwraca uwagę Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w odpowiedzi na interpelację poselską nr 9783), z bezpośredniego oddziaływania na środowisko wykonywanych operacji lotniczych, tj. możliwość kolizji samolotów z ptakami, i tym samym zagrożenie dla tej grupy zwierząt, a także dla ludzi znajdujących się na pokładzie lądujących i startujących samolotów, obsługi lotniska oraz mieszkańców okolicznych terenów.
  6. Analiza ryzyka kolizji ze zwierzętami i znaczenie tego aspektu oddziaływania lotnisk na środowisko, w tym na człowieka wynika także z regulacji Unijnych (WE nr 1108/2009 z

załącznikami, WE nr 216/2008) odnoszących się bezpośrednio do regulacji Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (*International Civil Aviation Organization - ICAO*) zawartych w Konwencji Chicagowskiej z dnia 7 grudnia 1944 r. gdzie określone są minimalne normy mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska (Załączniki 14, rozdział 9.4, także dokumenty ICAO, doc 9137-AN/901 część 3, Doc 9184-AN/902 część 2) także z dokumentami IBSC (*International Bird Strike Committee*) w tym: Recommended Practices No. 1, a także z zaleceniami EASA (*European Aviation Safety Agency*) oraz zgodnie z Ustawą Prawo Lotnicze (Dz. U. nr 100, poz. 696) dotyczącymi obszarów zagrożenia kolizją z ptakami w otoczeniu portu lotniczego na tle tras operacji lotniczych w rejonie rozbudowywanego lotniska

7. Raport musi być opracowany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i wspólnotowego według stanu prawnego na dzień odbioru Raportu przez Zamawiającego. W przypadku zmiany prawa w trakcie realizacji umowy Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić te zmiany.
8. Wykonawca zobowiązuje się opracować Raport w pełnym zakresie wynikającym z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).
9. Raport musi być ponadto zgodny z:
  - a. przepisami Dyrektywy 85/337/EWG (ze zmianami), Dyrektywy 92/43/EWG (ze zmianami) oraz Dyrektywy 2009/147/WE,
  - b. z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 października 2011 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt Dz.U. 2011 nr 237 poz. 1419
  - c. wytycznymi Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych,
  - d. innymi aktami prawa krajowego i wspólnotowego właściwymi dla projektów dofinansowanych ze środków UE.
10. Na potrzeby Raportu należy wykonać badania przyrodnicze ze szczególnym uwzględnieniem obszarów i gatunków chronionych (zwierząt i roślin). Badania ptaków, ssaków oraz płazów i gadów należy przeprowadzić zgodnie z zaleceniami metodologicznymi zamieszczonymi w niniejszym opracowaniu. Badania bezkręgowców, ryb (o ile zajdzie taka potrzeba) oraz roślinności Wykonawca powinien przeprowadzić zgodnie z wybraną przez siebie metodologią z tym zastrzeżeniem, że metodologia ta musi być powszechnie stosowana w tego typu badaniach, uwzględniać specyfikę planowanego przedsięwzięcia i dawać gwarancję, że uzyskane na jej podstawie wyniki oraz sformułowane wnioski będą odpowiadały celowi jakiego ma służyć Raport.
11. W ramach opracowywanego Raportu Wykonawca powinien zidentyfikować, oszacować ilościowo i ocenić istotność potencjalnych zagrożeń i skutków środowiskowych związanych z realizacją każdego z wariantów rozbudowy lotniska regionalnego użytku publicznego oraz dokonać waloryzacji oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko. Wszelkie odniesienia dotyczące oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na awifaunę powinien rozpatrywać również pod kątem ewentualnego zagrożenia kolizją ptaków ze statkami powietrznymi, a więc uwzględniać aspekt bezpieczeństwa lotów w rejonie lotniska zgodnie z zaleceniami określonymi w metodologii będącej integralną częścią niniejszego opracowania.

12. Wszelkie uwagi, modyfikacje zamieszczonej w SIWZ metodologii winny być konsultowane z Zamawiającym oraz z jego doradcą środowiskowym.
13. Przedmiotem oceny powinny być wszelkie możliwe do przewidzenia oddziaływania na środowisko: negatywne i pozytywne, bezpośrednie i pośrednie (wtórne), skumulowane i synergiczne, odwracalne i nieodwracalne oraz, jeśli występuje, transgraniczne.
14. W trakcie analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko Wykonawca powinien zidentyfikować potencjalne negatywne skutki jakie może spowodować to przedsięwzięcie dla środowiska, w tym między innymi:
  - a. utratę siedlisk i ich fragmentację, zmniejszenie różnorodności biologicznej, oddziaływania na gatunki zagrożone,
  - b. oddziaływanie na korytarze ekologiczne,
  - c. zmiany sposobu użytkowania gruntów, zmiany krajobrazu, oddziaływania na gleby i struktury geologiczne oraz na reżimy hydrologiczne, ze szczególnym uwzględnieniem zagrożenia użytkowych poziomów wodonośnych oraz ujęć wody pitnej;
  - d. lokalne zanieczyszczenia powietrza,
  - e. wzrost natężenia hałasu i jego skutki dla osiedli ludzkich oraz siedlisk zwierząt,
  - f. przedstawienie graficzne miejsc potencjalnego ryzyka związanego z kolizjami ptaków ze statkami powietrznymi
15. Dla każdego z wariantów rozbudowy regionalnego lotniska użytku publicznego należy zidentyfikować skutki środowiskowe jakie powinny być przedmiotem analiz i prognoz mających na celu oszacowanie ich wielkości, natężenia i geograficznego zasięgu oddziaływania, jak również ich znaczenia środowiskowego i społecznego.
16. Dla każdego z wariantów rozbudowy lotniska regionalnego użytku publicznego Wykonawca powinien zidentyfikować konieczne działania minimalizujące, eliminujące oraz ewentualnie kompensujące.
17. Ocena oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 powinna być przedstawiona kompleksowo w odrębnym rozdziale Raportu. Opracowując tę część Raportu należy posiłkować się wytycznymi UE.
18. Zgodnie z wymaganiami Zamawiającego każdy rozdział Raportu powinien być zakończony podsumowaniem oraz wnioskami w czytelnej graficznej i tabelarycznej formie, niezależnie od przedstawienia wniosków końcowych wynikających z Raportu.
19. Raport będący przedmiotem zamówienia poza częścią opisową powinien zawierać część graficzną dotyczącą analizowanych zagadnień, w tym między innymi:
  - a. mapę uwarunkowań środowiskowych w skali 1:10 000.
  - b. prognozowane zasięgi uciążliwości dla środowiska, proponowane środki minimalizujące oddziaływanie lotniska w skali 1:10 000.
  - c. inwentaryzację przyrodniczą opracowaną w skali co najmniej 1:10000 lub większej,
20. Streszczenie Raportu w języku niespecjalistycznym należy opracować w formie odrębnego tomu dołączając do niego podstawowe załączniki graficzne, w tym przedstawiające warianty przedsięwzięcia oraz uwarunkowania środowiskowe. Streszczenie należy sporządzić w dwóch wersjach językowych tj. polskiej i angielskiej. Zawartość streszczenia musi odpowiadać wszystkim punktom z treści raportu.

### III. Podstawowe dane nt. planowanego przedsięwzięcia

1. Celem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa portu lotniczego w Szymanach jako portu użytku publicznego kategorii D, tj. lotniska obsługującego mniej niż 1 mln pasażerów rocznie, zwanego dalej lotniskiem regionalnym. Rozbudowa portu lotniczego w Szymanach ma na celu wykorzystanie i dostosowanie lotniska - naziemnego pola manewrowego i zabudowy, dla potrzeb lotnictwa komunikacyjnego i lotnictwa cywilnego
2. Zamawiający będzie ubiegał się o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego na podstawie przepisów ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz.U. Nr 42, poz. 340 z późn. zm.)
3. Wartość całkowita projektu jest mniejsza aniżeli 50 mln euro.
4. Lotnisko regionalne będzie obsługiwało przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu oraz przewozy krajowe na liniach o dużym natężeniu ruchu, a także ruch Lotnictwa Ogólnego (GA)
5. W opracowanej na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozie ruchu lotniczego zakłada się, że:
  - a. Po zakończeniu rozbudowy lotniska w Szymanach planuje się obsługę ok. 30 000 pasażerów rocznie (rok 2016), po czym prognozowany wzrost wyniesie do ok. 425 000 pasażerów w roku 2032
  - b. w początkowym okresie liczba wszystkich operacji lotniczych będzie kształtowała się na poziomie ok 17000 operacji rocznie (w roku 2017) i w ciągu 15 lat wzrośnie do ok. 34000 operacji w skali roku (w roku 2032).

Dane dotyczące prognozy ruchu przedstawione zostały w Zał. nr 4.2. do SIWZ.

**Zamawiający zastrzega sobie prawo zweryfikowania danych określonych w Zał. nr 4.2 do SIWZ w ciągu 3 miesięcy od daty zawarcia umowy, a Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić te zmiany przy opracowywaniu Raportu.**

6. Przyjmuje się, że na lotnisku regionalnym będą m.in. operować (klasyfikacja za ICAO):
  - a. samoloty kategorii B o rozpiętości skrzydeł 15 - 24 m i rozstawie podwozia 4,5 - 6 m (np. EMB-120, ATR 42),
  - b. samoloty kategorii C o rozpiętości skrzydeł 24 - 36 m i rozstawie podwozia 6 - 9 m (np. B737, A320, AMB-190).
7. Lotnisko regionalne będzie spełniało parametry techniczne lotniska kategorii I o kodzie referencyjnym 4D z drogą startową o długości ok. 2500 m i szerokości ok. 45 m
8. Zakłada się, że lotnisko regionalne będzie otwarte 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu z tym, że dopuszcza się ewentualne wprowadzenie restrykcji w ruchu lotniczym.
9. Lotnisko posiada częściowo zdekapitalizowaną technicznie infrastrukturę niezbędną dla zabezpieczenia potrzeb użytkowych poszczególnych obiektów, w tym:

- a. Brak zaopatrzenia w wodę z własnych ujęć – 2-ch studni głębinowych w pobliżu budynku hydroforni,
  - b. Brak zaopatrzenia w ciepło,
  - c. Kanalizacja sanitarna podłączona do osadników z poletkami drenarsko-rozsączającymi przy poszczególnych obiektach,
  - d. Kanalizacja deszczowa dla odprowadzenia wody opadowej z nawierzchni drogi startowej obejmująca kolektory kierujące wodę opadową do rowu w południowej części lotniska łączącego się z rzeką Sowica. Wody opadowe z pozostałych nawierzchni lotniskowych i samochodowych są odprowadzane na przyległy teren lub do studni chłonnych,
  - e. Zaopatrzenie w energię elektryczną jest zapewnione z GPZ Szczytno oraz z linii GPZ Szczytno – PZ Wielbark. Obiekty lotniska są zasilane ze stacji transformatorowych ST-1, ST-2, ST-3 (3A), i ST-8. System zaopatrzenia w energię elektryczną zostanie rozbudowany, był on już zmodernizowany w latach 1998-1999 głównie dla potrzeb budowy systemu oświetlenia nawigacyjnego i pomocy radionawigacyjnych,
  - f. Ogrodzenie lotniska obejmuje teren dawnego lotniska wojskowego oraz fragmentów części lotniczej. Ogrodzenie części lotniczej nie spełnia wymogów obowiązujących przepisów w tym zakresie.
10. Rozbudowa portu lotniczego w Szymanach ma na celu wykorzystanie i dostosowanie lotniska – naziemnego pola manewrowego i zabudowy, dla potrzeb lotnictwa komunikacyjnego i lotnictwa cywilnego.
11. Planowany podstawowy zakres prac:
- a. wydłużenie drogi startowej do ok. 2500 m długości
  - b. budowa drogi kołowania prostopadłej do drogi startowej łączącej drogę startową z płytą postoju samolotów,
  - c. budowa PPS dla 3 samolotów kodu „B”,
  - d. wyznaczenie na istniejącej PPS lądowiska dla śmigłowców (oznakowanie dzienne), obsługa lotów w istniejącym terminalu,
  - e. wykonanie oświetlenia nawigacyjnego lądowiska wraz ze światłami HAPI,
  - f. wykorzystanie istniejących obiektów portu lotniczego i wieży kontroli po niezbędnym remoncie,
  - g. budowa nowego terminala o przepustowości ok. 425 tys. pasażerów rocznie (z możliwością rozbudowy), parkingów oraz niezbędnej sieci uzbrojenia,
12. Powiązania rozbudowywanego lotniska z układem komunikacyjnym
- a) Powiązanie drogowe:
- Lotnisko jest położone niedaleko drogi wojewódzkiej nr 57 Szczytno-Wielbark, na wysokości wsi Szymany. Od tej drogi planuje się wykonanie połączenia drogowego – drogi dwupasmowej (dwukierunkowej) o szerokości 7 m – w kierunku nowego dworca pasażerskiego, usytuowanego przy nowej płycie

postojowej samolotów. Przed dworcem droga ta będzie zakończona zespołem parkingowym, dla pasażerów (sam. osobowe), autokarów i personelu dworca

b) Powiązanie kolejowe:

Planuje się wykonanie odgałęzienia szynowego, od linii kolejowej nr 35 Szczytno-Wielbark, pod nowy terminal. Najwłaściwszym rozwiązaniem tego dojazdu do lotniska będzie autobus szynowy, jeżdżący wahadłowo z Olsztyna przez Szczytno

13. Lotnisko po rozbudowie będzie wyposażone w następujące elementy infrastruktury:

1) Nawierzchnie lotnicze i pomocnicze, w tym:

- a. droga startowa o długości ok. 2500 m;
- b. drogi kołowania;
- c. płyta postojowa samolotów;
- d. płyta odladzania samolotów;

2) Lotnicze systemy nawigacyjne, w tym:

- a. lotnicze oświetlenie naziemne
- b. system ILS i światła podejścia
- c. DVOR
- d. radar

3) Budynki portu lotniczego, w tym:

- a. budynek terminala pasażerskiego
- b. budynek administracyjny:
- c. wieża kontroli lotów (TWR):
- d. budynek Lotniskowej Straży Pożarnej:
- e. magazyn chemikaliów:

4) Budowle i urządzenia budowlane, w tym:

- a. parking ogólnodostępny:
- b. parking dla pracowników:
- c. baza paliw:
- d. infrastruktura techniczna (wodno-kanalizacyjna i c.o.) obejmująca:
  - własne ujęcie wody wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną,
  - zbiornik ppoż wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną,
  - sieć wodociągową wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną,
  - sieć kanalizacyjną wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną,
  - oczyszczalnię ścieków komunalnych (socjalno-bytowe i technologiczne z odladzania samolotów),
  - kanalizację deszczową wyposażoną w zbiornik retencyjny i separator ropopochodnych,
  - wewnętrzną sieć c.o.

e. ogrodzenie.

14. W fazie eksploatacji na lotnisku będą realizowane:

- a. starty i lądowania statków powietrznych,
- b. tankowanie paliwa z cystern do zbiorników,
- c. tankowanie statków powietrznych,
- d. tankowanie pojazdów obsługi naziemnej,
- e. odladzanie statków powietrznych.

15. Starty i lądowania statków powietrznych będą wykonywane według procedur opracowanych zgodnie z wytycznymi ICAO – uproszczone procedury dla planowanego lotniska stanowią Zał. nr 4.4 do SIWZ

**Zamawiający zobowiązuje się do przekazania Wykonawcy szczegółowych danych dotyczących prognozy organizacji ruchu lotniczego określonych w Zał. nr 4.4 do SIWZ w ciągu 10 tygodni od daty zawarcia umowy, a Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić te zmiany przy opracowywaniu Raportu.**

16. Zakłada się, że na planowanym lotnisku dokonywane będzie tankowanie statków powietrznych przy zastosowaniu cystern. Paliwo lotnicze oraz do pojazdów obsługi naziemnej będzie dostarczane na lotnisko cysternami i magazynowane w bazie paliw w odpowiednich do tego celu zbiornikach zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa. Przewiduje się zamontowanie zbiorników na paliwo o łącznej pojemności ok. 300-400 m<sup>3</sup>.

17. Proces odladzania samolotów (metodami dopuszczonymi obowiązującymi normami i przepisami) będzie przeprowadzany w miejscu do tego przeznaczonym, tj. na wydźrębnionej płycie do odladzania samolotów, wyposażonej w odpowiednie urządzenia i kanalizację odprowadzającą ścieki zanieczyszczone substancjami do odladzania.

18. Warianty rozbudowy Regionalnego Portu Lotniczego Szymany (Kod ICAO: EPSY) z zaznaczonymi granicami lotniska, główna infrastruktura lotniska i umiejscowieniem pasa startowego, przedstawione zostały na planach stanowiących Zał. nr 4.3 do SIWZ. Wszystkie warianty charakteryzują się:

- a. lotnisko zlokalizowane jest w odległości ok. 10 km od miasta Szczytno;
- b. dojazd do lotniska odbywa się drogą krajową nr 57 Szczytno-Wielbark z odgałęzieniem w kierunku do miejscowości Sasek Mały (droga nr 435) i drogą wewnętrzną na terenie lotniska na odcinku ok. 2 km. W północno-wschodnim rejonie lotniska przebiega linia kolejowa Szczytno-Wielbark,
- c. powierzchnia terenu pod lotnisko wynosić będzie łącznie ok. 557 ha;
- d. droga startowa 02/20;
- e. współrzędne ARP lotniska (WGS-84) 53<sup>0</sup>28'54,69"N, 020<sup>0</sup>56'15,69"E;
- f. planowana zabudowa będzie zlokalizowana w obrębie lotniska.



19. Zakłada się 3 warianty rozbudowy regionalnego lotniska użytku publicznego:
- a. **Wariant A** - wariant realizacyjny (Zał. nr 4.3.A),
  - b. **Wariant B** - wariant alternatywny "północny" (Zał. nr 4.3.B),
  - c. **Wariant C** - wariant alternatywny "południowy" (Zał. nr 4.3.C),
- granica planowanego przedsięwzięcia została przedstawiona na rysunkach stanowiących załączniki nr 4.3.A-C

20. Wariantowe założenia programowe rozbudowy lotniska w Szymanach

I. Wariant A, realizacyjny:

- a) wykorzystanie istniejących nawierzchni drogi startowej, dróg kołowania, płyt postoju samolotów z zabezpieczeniem nawierzchni drogi startowej przed dalszym złuszczeniem, ze zwiększeniem nośności i wzmocnieniem nawierzchni istniejącej DS,
- b) wydłużenie drogi startowej do ok. 2500 m długości o ok. 140 m w kierunku północnym i ok. 360 m w kierunku południowym
- c) nowa zabudowa portowa wraz z DK prostopadłą i PPS zlokalizowana zostanie po stronie wschodniej lotniska,
- d) układ komunikacyjny w tym droga dojazdowa oraz łącznica kolejowa pod terminal poprowadzone zostaną od miejscowości Szymany od strony północnej DS dochodząc do terminalu wzdłuż granicy wschodniej lotniska
- e) ścieki sanitarne – odprowadzenie do końcówki kolektora sanitarnego we wsi Nowiny,
- f) woda z sieci gminnej wsi Szymany oraz z ujęcia własnego istniejącego po stronie zachodniej lotniska (ew. rozbudowanego o kolejną studnię),
- g) energia elektryczna – lotnisko posiada podwójne zasilanie zewnętrzne,
- h) dojazd do terminala od drogi nr 57 przez miejscowość Szymany,
- i) doprowadzenie pod terminal łącznicy kolejowej (od istniejącej linii kolejowej) – rozwiązanie tylko przestrzenne, bez kosztów (zadanie to posiada odrębne finansowanie),
- j) wieża kontroli ruchu lotniczego – remont i wyposażenie istniejącej wieży kontroli ruchu,
- k) pomieszczenia dla służb utrzymania lotniska w istniejącym terminalu pasażerskim (po jego remoncie i modernizacji),
- l) lądowisko dla helikopterów – na istniejącej PPS położonej po zachodniej stronie lotniska (dojazd do zaplecza technicznego i lądowiska tak jak do istniejącego obecnie terminala pasażerskiego),
- m) droga patrolowa,
- n) ogrodzenie całego lotniska wraz z bramami wjazdowymi i pożarowymi,
- o) strażnica p. poż. z funkcją ratowniczą – w rejonie istniejącego terminala pasażerskiego przy wykorzystaniu istniejących płyt postoju samolotów,
- p) MPS – rozwiązanie tymczasowe,
- q) funkcje administracyjne (niezbędne operacyjnie) w nowym terminalu pasażerskim, pozostałe w obiektach istniejących (terminal po zachodniej stronie lotniska),
- r) odprowadzenie wód deszczowych z nawierzchni lotniskowych częściowo w teren,

- s) podejście południowe będzie podejściem podstawowym wyposażonym w system precyzyjnego podejścia kat. I,
- t) światła krawędziowe drogi startowej i dróg kołowania – potrzebna ocena stanu technicznego i możliwości wykorzystania istniejących świateł krawędziowych i podejścia,
- u) na podejściu północnym zastosować system świateł uproszczony
- v) radiolatarnia NDB
- w) ogródek METEO

## II. Wariant B, alternatywny "północny":

- a) wykorzystanie istniejących nawierzchni drogi startowej, dróg kołowania, płyt postoju samolotów z zabezpieczeniem nawierzchni drogi startowej przed dalszym złuszczeniem, ze zwiększeniem nośności i wzmocnieniem nawierzchni istniejącej DS,
- b) wydłużenie drogi startowej do ok. 2500 m długości o ok. 500 m w kierunku północnym,
- c) nowa zabudowa portowa wraz z DK prostopadłą i PPS zlokalizowana zostanie po stronie wschodniej lotniska,
- d) układ komunikacyjny w tym droga dojazdowa oraz łącznica kolejowa pod terminal poprowadzone zostaną od miejscowości Szymany od strony północnej DS dochodząc do terminalu wzdłuż granicy wschodniej lotniska
- e) ścieki sanitarne – odprowadzenie do końcówki kolektora sanitarnego we wsi Nowiny,
- f) woda z sieci gminnej wsi Szymany oraz z ujęcia własnego istniejącego po stronie zachodniej lotniska (ew. rozbudowanego o kolejną studnię),
- g) energia elektryczna – lotnisko posiada podwójne zasilanie zewnętrzne,
- h) dojazd do terminala od drogi nr 57 przez miejscowość Szymany,
- i) doprowadzenie pod terminal łącznicy kolejowej (od istniejącej linii kolejowej) – rozwiązanie tylko przestrzenne, bez kosztów (zadanie to posiada odrębne finansowanie),
- j) wieża kontroli ruchu lotniczego – remont i wyposażenie istniejącej wieży kontroli ruchu,
- k) pomieszczenia dla służb utrzymania lotniska w istniejącym terminalu pasażerskim (po jego remoncie i modernizacji),
- l) lądowisko dla helikopterów – na istniejącej PPS położonej po zachodniej stronie lotniska (dojazd do zaplecza technicznego i lądowiska tak jak do istniejącego obecnie terminala pasażerskiego),
- m) droga patrolowa,
- n) ogrodzenie całego lotniska wraz z bramami wjazdowymi i pożarowymi,
- o) strażnica p. poż. z funkcją ratowniczą – w rejonie istniejącego terminala pasażerskiego przy wykorzystaniu istniejących płyt postoju samolotów,
- p) MPS – rozwiązanie tymczasowe,
- q) funkcje administracyjne (niezbędne operacyjnie) w nowym terminalu pasażerskim, pozostałe w obiektach istniejących (terminal po zachodniej stronie lotniska),
- r) odprowadzenie wód deszczowych z nawierzchni lotniskowych częściowo w teren,

- s) podejście południowe będzie podejściem podstawowym wyposażonym w system precyzyjnego podejścia kat. I,
- t) światła krawędziowe drogi startowej i dróg kołowania – potrzebna ocena stanu technicznego i możliwości wykorzystania istniejących świateł krawędziowych i podejścia,
- u) na podejściu północnym zastosować system świateł uproszczony
- v) radiolatarnia NDB
- w) ogródek METEO

### III. Wariant C, alternatywny "południowy":

- a) wykorzystanie istniejących nawierzchni drogi startowej, dróg kołowania, płyt postoju samolotów z zabezpieczeniem nawierzchni drogi startowej przed dalszym złuszczeniem, ze zwiększeniem nośności i wzmocnieniem nawierzchni istniejącej DS,
- b) wydłużenie drogi startowej do ok. 2500 m długości o ok. 500 m w kierunku południowym,
- c) nowa zabudowa portowa zlokalizowana zostanie po stronie zachodniej lotniska, w oparciu o teren z istniejącym zagospodarowaniem,
- d) układ komunikacyjny w tym droga dojazdowa oraz łącznica kolejowa pod terminal poprowadzone zostaną od miejscowości Szymany od strony północnej DS dochodząc do terminalu wzdłuż granicy zachodniej lotniska,
- e) w sąsiedztwie miejscowości Szymany wyznacza się rezerwę terenu o wielkości ok.10 ha na potrzeby organizacji parkingu na potrzeby lotniska i obsługi przyjezdnych (parking strzeżony w obrębie granic Portu Lotniczego)
- f) ścieki sanitarne – odprowadzenie do końcówki kolektora sanitarnego we wsi Nowiny,
- g) woda z sieci gminnej wsi Szymany oraz z ujęcia własnego istniejącego po stronie zachodniej lotniska (ew. rozbudowanego o kolejną studnię),
- h) energia elektryczna – lotnisko posiada podwójne zasilanie zewnętrzne,
- i) dojazd do terminala od drogi nr 57 przez miejscowość Szymany,
- j) doprowadzenie pod terminal łącznicy kolejowej (od istniejącej linii kolejowej) – rozwiązanie tylko przestrzenne, bez kosztów (zadanie to posiada odrębne finansowanie),
- k) wieża kontroli ruchu lotniczego – remont i wyposażenie istniejącej wieży kontroli ruchu,
- l) pomieszczenia dla służb utrzymania lotniska w istniejącym terminalu pasażerskim (po jego remoncie i modernizacji),
- m) lądowisko dla helikopterów – na istniejącej PPS położonej po zachodniej stronie lotniska (dojazd do zaplecza technicznego i lądowiska tak jak do istniejącego obecnie terminala pasażerskiego),
- n) droga patrolowa,
- o) ogrodzenie całego lotniska wraz z bramami wjazdowymi i pożarowymi,
- p) strażnica p. poż. z funkcją ratowniczą – w rejonie istniejącego terminala pasażerskiego przy wykorzystaniu istniejących płyt postoju samolotów,
- q) MPS – rozwiązanie tymczasowe,
- r) funkcje administracyjne (niezbędne operacyjnie) w nowym terminalu pasażerskim,
- s) odprowadzenie wód deszczowych z nawierzchni lotniskowych częściowo w teren,

- t) podejście południowe będzie podejściem podstawowym wyposażonym w system precyzyjnego podejścia kat. I,
- u) światła krawędziowe drogi startowej i dróg kołowania – potrzebna ocena stanu technicznego i możliwości wykorzystania istniejących świateł krawędziowych i podejścia,
- v) na podejściu północnym zastosować system świateł uproszczony
- w) radiolatarnia NDB
- x) ogródek METEO

#### **IV. Podstawowe obowiązki i uprawnienia Wykonawcy i Zamawiającego**

##### 1. Wykonawca zobowiązany jest:

- a. co dwa miesiące przedkładać Zamawiającemu sprawozdania na temat postępu prac związanych z opracowaniem Raportu - sprawozdania przekazywane będą w formie elektronicznej w formacie pdf na adres [biuro@szymanyairport.pl](mailto:biuro@szymanyairport.pl) w ciągu 10 dni od zakończenia okresu sprawozdawczego. W sprawozdaniu należy podawać zakres dotychczas wykonanych prac, w tym badań terenowych oraz stan ich zaawansowania w stosunku do terminów wynikających z metodologii badań przyrodniczych,
- b. w koniecznych wypadkach przedkładać stosowne wyjaśnienia na zapytania i uwagi Zamawiającego i jego doradcy środowiskowego, także w trakcie wizyt terenowych na obszarze monitoringu
- c. przed rozpoczęciem badań terenowych poinformować Zamawiającego według jakiej metodologii będzie prowadził badania przyrodnicze inne niż te o których mowa w Zał. nr 4.5 do SIWZ, ewentualne zmiany, modyfikacje metodyki przedstawionej w SIWZ, winny być konsultowane z doradcą środowiskowym
- d. przed przystąpieniem do badań terenowych poinformować Zamawiającego z co najmniej 5-dniowym wyprzedzeniem o terminie rozpoczęcia badań i miejscu ich prowadzenia,
- e. na podstawie informacji podanych w części III oraz w oparciu o obowiązujące przepisy prawa i wiedzę ekspercką oszacować przewidywaną ilość zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, wody i gleby.
- f. do przekazywania Zamawiającemu do konsultacji i uwag tych części (rozdziałów) Raportu, które mogą być zakończone odpowiednio wcześniej (łącznie z wnioskami), jeszcze przed ostatecznym zakończeniem prac nad całością Raportu.
- g. Uczestniczyć na prośbę Zamawiającego w spotkaniach z organizacjami pozarządowymi w ramach konsultacji oraz wyjaśnień na etapie sporządzenia i opiniowania Raportu,

##### 2. Zamawiający zastrzega sobie prawo do:

- a. żądania od Wykonawcy uzasadnienia wyboru metodologii, o której mowa w pkt 1.c oraz przedstawienia informacji na temat metodyki planowanych badań
- b. zapoznawania się, także w trakcie wizyt terenowych, przez doradcę środowiskowego działającego z jego upoważnienia, z cząstkowymi wynikami badań przyrodniczych oraz powstałą w ich wyniku dokumentacją i zgłaszania w tym zakresie uwag i wniosków.

c. do zorganizowania spotkania z udziałem Wykonawcy oraz jego doradcy środowiskowego.