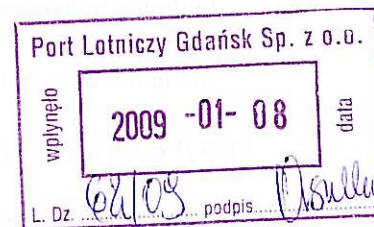


Gdańsk, dnia 8 stycznia 2009 r.

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA

ul. Nowe Ogrody 8/12
80-803 Gdańsk
WŚ-1-7639/I/11D/2008-2009/AN
(za dowodem doręczenia)



DECYZJA

Na podstawie art.46a ust.7 pkt 4 w zw. z art.46 ust.1 pkt 1 oraz art.56 ust.4 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.), art. 153 ust.1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 r. Nr 199 poz. 1227), § 2 ust. 1 pkt 28 i § 3 pkt 35 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) oraz art. 34 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. Nr 173, poz.1219 z późn. zm.)

po rozpatrzeniu wniosku Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, przy ul. Słowackiego 200, z dnia 10 czerwca 2008 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy”, oraz po zapoznaniu się z przedstawionymi raportami:

- Raportem oddziaływania na środowisko rozbudowy Portu Lotniczego wraz z aneksem do raportu, oprac. mgr Monika Bednarska, dr inż. Andrzej Chyla, mgr inż. Stanisław Ekman, inż. Jerzy Godlewski, mgr inż. Paweł Nowak, dr inż. Andrzej Tyszecki, mgr Hanna Wielicka, Biuro Projektowo-Doradcze EKOKONSULT czerwiec 2008 r.;
- Raportem oddziaływania na środowisko budowy drugiego terminala pasażerskiego w ramach rozbudowy Portu Lotniczego, oprac. mgr Ewa Szczepaniak, mgr inż. Zbigniew Kabaciński, mgr inż. Andrzej Leszczyński, mgr inż. Piotr Wawrzyniak, mgr Krzysztof Czechowski, Akademicki Ośrodek Naukowo-Techniczny Sp. z o.o. w Łodzi ;

ORZEKAM

I. określić dla przedsięwzięcia: „Rozbudowa Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy” realizowanego przez Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, przy ul. Słowackiego 200, polegającego na:

Etap I realizacji w latach 2008 - 2012:

- rozbudowie płyt postojowych statków powietrznych,
- budowie stanowiska do odladzania,
- budowie drogi patrolowo-technicznej etap I od płyty postojowej Nr 1 do płyty Nr B,
- budowie drogi patrolowo-technicznej etap II od płyty postojowej Nr B do progu kierunku 11,
- budowie terminala pasażerskiego T 2 - etap I,
- budowie równoległej drogi kołowania,
- oznakowaniu pionowym nawierzchni lotniskowych według stanu istniejącego lotniska po zrealizowaniu Etapu I,
- budowie bazy technicznej dla sprzętu eksploatacyjnego,
- budowie systemu odwodnienia nawierzchni lotniskowych,
- budowie oświetlenia masztowego płyt postojowych,
- budowie podstacji energetycznej,

- budowie drogi technicznej na terenie magazynów paliw lotniczych,
- budowie biurowca dla Straży Granicznej i Urzędu Celnego,
- rozbudowie lotniczej bazy paliwowej,
- rozbudowie bazy technicznej GDN Airport Services;

Etap II realizacji w latach 2012 -2015:

- remoncie nawierzchni Drogi Startowej z poboczem (ułożenie przepustów dla zasilania lamp w nawierzchni Drogi Startowej dla II kategorii lądowania),
- wydłużeniu drogi startowej wraz ze światłami nawigacyjnymi,
- wydłużeniu drogi kołowania w kierunku 11 wraz ze światłami nawigacyjnymi,
- wzmocnieniu poboczy trawiastych przy Drodze Startowej (próg 11 i 29),
- uzupełnieniu oznakowania pionowego lotniska według stanu po zrealizowaniu Etapu II,
- budowie drogi patrolowo-technicznej Etap III,
- budowie hangaru II dla samolotów,
- aktualizacji ogrodzenia lotniska

**następujące
środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia:**

- 1. warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

A.w fazie realizacji

- 1) roboty budowlane i inne czynności związane z przedsięwzięciem, które mogą być źródłem emisji hałasu i oddziaływania na tereny chronione akustycznie należy prowadzić wyłącznie w porze dnia, tj. w godz. 6:00 – 22:00;
- 2) samochody opuszczające teren budowy należy oczyścić w celu ochrony dróg publicznych, w szczególności ulic: Słowackiego, Nowatorów i Budowlanych, przed zanieczyszczeniem; w tym celu należy na terenie budowy wyznaczyć odrębne stanowisko lub wykonać tymczasowy obiekt budowlany myjni oraz wyposażyć je w odpowiednie urządzenia myjące;
- 3) należy maksymalnie ograniczyć odkryte wykopy, miejsca składowania zebranego gruntu oraz zapewnić utwardzenie dróg dojazdowych do terenu budowy,
- 4) należy zdjąć z gruntów próchniczną warstwę gleby, w razie jej zidentyfikowania na terenach użytkowanych dotychczas rolniczo, oraz wykorzystać ją na cele poprawy wartości użytkowej terenów pozostających w dyspozycji inwestora;
- 5) na terenie budowy należy wyznaczyć, utwardzić i odwodnić miejsca do magazynowania materiałów i wyrobów oraz magazynowania odpadów; należy wykluczyć organizację ww. miejsc magazynowania w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej miejscowości Rębiechowo i Bysewo lub ujęć lub zbiorników powierzchniowych wody;
- 6) miejsca do przechowywania olejów napędowych, stałe miejsca postojowe sprzętu budowlanego należy, niezależnie od postanowień pkt I.A.5), dodatkowo zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego oraz wyposażyć w sorbenty i inne środki techniczne na potrzeby prowadzenia ewentualnych działań ratowniczych;
- 7) w trakcie robót budowlanych należy zapewnić używanie wyłącznie maszyn i urządzeń budowlanych sprawnych technicznie;
- 8) w przypadku stwierdzenia w czasie prowadzenia prac ziemnych obecności zanieczyszczeń, próbki gruntu należy poddać badaniu zgodnie z metodyką określoną przepisami o standardach jakości gleby i ziemi, a w przypadku stwierdzenia przekroczenia tych standardów, masy ziemne, traktowane jako odpad, należy poddać

- unieszkodliwieniu w trybie przewidzianym przepisami o odpadach, poza miejscem realizacji inwestycji;
- 9) w przypadku wycieku paliw lub oleju, skutkujących zagrożeniem środowiska, zanieczyszczony grunt należy przekazać uprawnionemu odbiorcy w celu unieszkodliwienia;
 - 10) w okresach suszy należy ograniczyć pylenie na terenie budowy poprzez polewanie terenu wodą oraz zabezpieczyć materiał pylisty przed jego rozwiewaniem,
 - 11) należy przestrzegać zasady wyłączania silników maszyn budowlanych w czasie przerw w pracy;
 - 12) odpady wytwarzane w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy zbierać w sposób selektywny i magazynować w wyznaczonym w tym celu miejscu, niedostępnym dla osób trzecich, w zamykanych, odpowiednich do rodzaju odpadów, szczelnych i oznakowanych pojemnikach,

B. w fazie eksploatacji

- 1) ilość nocnych operacji startu i lądowania w fazie eksploatacji następującej po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia nie może przekraczać poziomu 30% takich operacji wykonywanych w porze dnia, rozumianej jako przedział godzinowy od 6:00 do 22:00;
 - 2) należy zapewnić wykonanie osłon akustycznych oraz przedsięwziąć działania organizacyjne, których celowość realizacji oraz ew. parametry techniczne zostaną określone na podstawie programu monitoringu, o jakim mowa w pkt II.1 niniejszej decyzji;
 - 3) należy wykluczyć organizację na terenie portu lotniczego stanowiska do prób silników;
 - 4) stosowane środki chemiczne do odmrażania i odladzania samolotów winny ulegać szybkiej biodegradacji, dobór tych środków winien uwzględniać zdolność retencjonowania wód zawierających te środki przed ich biodegradacją;
 - 5) należy objąć procedurami kontroli i nadzoru wszystkie urządzenia do odprowadzenia wód opadowych, jak też zapewnić bieżące wykonywanie ich napraw celem zapewnienia prawidłowego i nieprzerwanego odpływu oczyszczonych wód opadowych;
 - 6) wody opadowe należy odprowadzać zlewniami i za pomocą urządzeń określonych niniejszą decyzją lub pozwoleniem wodnoprawnym do istniejących odbiorników np. rowów melioracyjnych;
 - 7) pomieszczenie lądowania akumulatorów należy wyposażyć w podłoże odporne na działanie kwasów,
 - 8) wytworzone odpady należy gromadzić selektywnie w magazynie odpadów na oznakowanych miejscach i pojemnikach,
 - 9) wytworzone odpady niebezpieczne magazynować w zamykanych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach,
 - 10) gospodarowanie użytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym winno następować na podstawie przyjętej przez zarządzającego lotniskiem procedury, opracowanej zgodnie z obowiązującymi przepisami o użytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym,
- 2. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:**
- 1) zastosować dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne aby ograniczać poziom hałasu lotniczego poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny, jak też zminimalizować negatywne oddziaływania na środowisko powodowane eksploatacją portu lotniczego;
 - 2) harmonogram robót budowlanych oraz wytyczne w zakresie koordynacji prowadzenia robót, przyjmowane w projekcie budowlanym lub projekcie wykonawczym, winny określać kolejność prowadzonych robót z uwzględnieniem potrzeby minimalizacji czasu powodowanych emisji, ilości i krotności ingerencji w zasoby środowiska oraz minimalizacji ryzyka szkody w środowisku;

- 3) należy określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych usuwanych albo przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji przyjmując jako priorytet ich zagospodarowanie w granicach terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny;
 - 4) w przypadku braku możliwości wyeliminowania kolizji projektowanej inwestycji z istniejącą zielenią ozdobną (prace w rzutach koron, konieczność wycinki drzew i krzewów) należy opracować inwentaryzację zieleni wraz z gospodarką drzewostanem oraz określić wpływ projektowanych obiektów na istniejący drzewostan z wykazaniem, że przyjęte w projekcie rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne ograniczają lub eliminują wpływ obiektu na środowisko przyrodnicze,
 - 5) przewidziane do stosowania materiały budowlane winny być dopuszczone do stosowania w budownictwie oraz dostosowane do funkcji obiektów, w które mają zostać wbudowane, ze szczególnym uwzględnieniem ekspozycji na emisje generowane na obszarze portu lotniczego oraz konieczności oszczędności energii i zapewnienia odpowiedniej izolacyjności cieplnej przegród;
 - 6) należy zaprojektować zbiornik zapewniający możliwość co najmniej pięciodobowego przetrzymania wód z odmrażania i odładzania samolotów i drogi startowej, przed ich skierowaniem do kanalizacji lub innych urządzeń;
 - 7) należy przeprowadzić na etapie prac projektowych analizę celowości i technicznych możliwości odzysku, w związku z robotami prowadzonymi w ramach inwestycji, na zasadach określonych przepisami dla odzysku odpadów poza instalacjami, odpadów paleniskowych grupy 10 i odpadów z budów grupy 17 (wg katalogu odpadów), wytworzonych na terenie Miasta Gdańska;
 - 8) dla obiektu Terminala Nr II należy zaprojektować bezemisyjne źródło ciepła;
 - 9) układy klimatyzacji lub wentylacji wymuszonej w obiekcie Terminala Nr II należy zaprojektować z wykorzystaniem rekuperacji ciepła;
 - 10) sumaryczny poziom mocy akustycznej z projektowanej instalacji wentylacji obiektu Terminala Nr II nie powinien przekroczyć 103,2 dB;
 - 11) należy zaprojektować:
 - a) odprowadzenie ścieków deszczowych i roztopowych z połąci dachowej projektowanego Terminala Nr II - zlewnią Nr 7 do rowu „B”;
 - b) odprowadzenie ścieków deszczowych i roztopowych z terenów utwardzonych projektowanego parkingu - zlewnią Nr 7 do odbiornika, po podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych;
 - c) zbiornik retencyjny dla zlewni Nr 7 oraz osadnik i 2 separatory substancji ropopochodnych wraz z układami sieci kanalizacji deszczowej;
- chyba że ustalenia pozwolenia wodnoprawnego wydanego przez właściwy organ stanowić będą inaczej; obiekty Terminala Nr II oraz projektowanego parkingu nie mogą zostać oddane do użytkowania przed oddaniem do użytkowania ww. zbiornika i osadnika;
 - 12) obiekt Terminala II należy, dla potrzeb zabezpieczenia i pomocy medycznej, wyposażyć w pomieszczenie izolatki;
 - 13) należy przyjąć w projektach wszystkich obiektów kubaturowych rozwiązania techniczne mające na celu oszczędność wody lub energii, w szczególności ograniczniki czasowe wypływu wody, płuczki dwudzielne, energooszczędne źródła światła;
3. **wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:**
- nie określa się
4. **wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:**
- nie określa się

II. nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:

1. w zakresie zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a także wykonania kompensacji przyrodniczej:

- 1) zaprojektowania i wdrożenia, nie później niż z chwilą przystąpienia do użytkowania obiektów powstałych w ramach Etapu I realizacji przedsięwzięcia, niezależnie od liczby realizowanych na ten moment operacji startu i lądowania, systemu pomiaru ciągłego poziomów hałasu w środowisku. W ramach ww. systemu należy stosować zestawy legalizowanych przyrządów pomiarowych wykonujących automatyczne pomiary hałasu oraz warunków meteorologicznych. Pomiary należy prowadzić z uwzględnieniem referencyjnych metod pomiaru hałasu lotniczego, określonych przepisami o ochronie środowiska. Lokalizacja stanowisk pomiarowych winna zostać ustalona w sposób umożliwiający ocenę poziomów hałasu na obszarach chronionych akustycznie, w szczególności terenach zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie lotniska i na linii torów startów i lądowań samolotów;
- 2) zaprojektowania i wdrożenia, na bazie powyższego systemu pomiaru ciągłego poziomów hałasu w środowisku, programu monitoringu hałasu lotniczego, uwzględniającego:
 - kontrole równoważnego poziomu dźwięku, od podejścia do lądowania, w rejonach zwartej zabudowy,
 - możliwość pomiarowej weryfikacji natężenia ruchu lotniczego z uwzględnieniem rozkładu na poszczególne trasy dolotowe i odlotowe,
 - możliwość weryfikacji uciążliwości powodowanej hałasem w okresie wzmożonej liczby operacji lotniczych;
- 3) sporządzenia, w oparciu o wyniki monitoringu hałasu lotniczego obejmującego okres 12 miesięcy eksploatacji portu po zakończeniu etapu I rozbudowy, nie później niż w okresie 6 miesięcy od zakończenia ww. okresu monitoringu, analizy możliwości ograniczenia oddziaływań powodowanych tym hałasem na warunki życia ludzi, w odniesieniu do terenów zabudowy mieszkaniowej i innych terenów chronionych akustycznie w otoczeniu lotniska. Nadto – do przedstawienia wyników ww. analizy Prezydentowi Miasta Gdańska oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
- 4) zaprojektowania i wdrożenia, nie później niż z chwilą przystąpienia do użytkowania obiektów powstałych w ramach realizacji przedsięwzięcia, procedur stałej kontroli wód odprowadzanych poza teren portu lotniczego;

2. przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia, kiedy pozwolenie na użytkowanie obiektów budowlanych wchodzących w skład Etapu I przedsięwzięcia stanie się ostateczne, analizy porealizacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania zwiększonej eksploatacji lotniska na obszary chronione akustycznie oraz oceny efektywności i spełniania wymagań ochrony środowiska wykonanych urządzeń gospodarki wodami opadowymi oraz wodami ze stanowiska odmrażania i odladzania samolotów. Do analizy powinna być załączona poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym konieczne jest utworzenie (zwiększenie) obszaru ograniczonego użytkowania.

3. wystąpienia do właściwego organu o zwiększenie dotychczasowego obszaru ograniczonego użytkowania, utworzonego rozporządzeniem Wojewody Pomorskiego Nr 8/2002 z dnia 26 lipca 2002 r. poprzez zwiększenie powierzchni tego obszaru do obwiedni izofony 50 dB dla pory nocnej i 60 dB dla pory dziennej, wyznaczonej, odpowiednio, dla stanu po zakończeniu Etapu I przebudowy Portu Lotniczego *im. Lecha Wałęsy* oraz po zakończeniu realizacji całego przedsięwzięcia, jeżeli po zastosowaniu dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych przyjętych na podstawie systemu pomiaru ciągłego poziomów hałasu w środowisku, programu monitoringu hałasu lotniczego i analizy, o jakich mowa w pkt II.1 niniejszej decyzji, jak też analizy porealizacyjnej określonej w pkt II.2. decyzji, wynikać będzie konieczność zmiany granic tego obszaru.

4. zaprojektowania i wykonania, na okres do wykonania środków technicznych określonych w pkt I.1.B. 2) decyzji, tymczasowych środków technicznych minimalizacji emisji hałasu powodowanego operacjami startu na najbardziej narażonych terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej, jeżeli w okresie pierwszych 6 miesięcy funkcjonowania systemu pomiaru ciągłego hałasu lotniczego, o jakim mowa w pkt II.1. decyzji, wyniki pomiarów za okres będą wskazywać na przekroczenie 50 dB dla pory nocnej i 60 dB dla pory dziennej na tych terenach;

III. uczynić charakterystykę całego przedsięwzięcia załącznikiem do niniejszej decyzji i jej integralną częścią.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 10 czerwca 2008 r. wnioskodawca: Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku zwrócił się do tut. Urzędu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbudowa Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy”.

Do podania wnioskodawca załączył:

- 1) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- 2) wymienione wyżej w osnowie decyzji raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Informacje: o wniosku oraz załączonym do niego raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko umieszczone zostały na odpowiednich formularzach urzędowych pod numerem AN/I/11/2008 w publicznie dostępnym wykazie danych, prowadzonym na podstawie art.19 ust.6 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Wnioskodawca nie zażądał wyłączenia jawności któregośkolwiek z przedstawionych przy podaniu lub w toku postępowania dokumentów. Ponieważ liczba stron w niniejszej sprawie przekracza 20, zgodnie z art.46a ust.5 ustawy Prawo ochrony środowiska do doręczeń stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego przewidujący dla doręczeń formę publicznych ogłoszeń .

Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 28 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 257, poz.2573 z późn. zm.) przedsięwzięcie, kwalifikowane jako „lotnisko o podstawowej długości pasa startowego nie mniejszej niż 2.000 m” posiada status „przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, wymagającego sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko”, o jakim mowa w art.51 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz.150 z późn. zm.). Stosowanie ww. rozporządzenia w brzmieniu obowiązującym przed dniem 15 listopada 2008 r. posiada swoje umocowanie w art.153 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 r. Nr 199 poz. 1227).

Przepisy powyższego rozporządzenia wdrażają w zakresie swojej regulacji dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz. Urz. WE L 175 z 05.07.1985, str. 40, L 73 z 14.03.1997, str. 5 i L 156 z 25.06.2003, str. 17). Zgodnie z pkt 7 lit. a załącznika nr 1 do dyrektywy 85/337/EWG, w brzmieniu ustalonej dyrektywą Rady 97/11/WE z dnia 3 marca 1997 r. zmieniającą dyrektywę 85/337/EWG (Dz. U. UE. L Nr 73, str. 5), przedsięwzięcie będące przedmiotem niniejszej sprawy, kwalifikowane jako „Budowa dalekobieżnych linii ruchu kolejowego i portów lotniczych z głównym pasem startowym o długości 2.100 m lub więcej” podlega rygorom określonym w art. 4 ust.1 Dyrektywy i w związku z tym podlega obligatoryjnie wpływu na

środowisko zgodnie z art. 5 - 10 dyrektywy. Pod pojęciem »portu lotniczego« rozumie się w ww. przepisach dyrektywy port lotniczy zgodnie z definicją zawartą w Konwencji z Chicago 1944 ustanawiającej Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Zgodnie z treścią art.46 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, określonego w art. 51 ust. 1 pkt 1 - jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art.46 ust.4 ustawy – Prawo ochrony środowiska, jak też przed dokonaniem zgłoszenia budowy lub wykonywania robót budowlanych oraz zgłoszenia zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części - na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane. W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy aktem tym jest pozwolenie na budowę, co zgodnie z art.48 ust.2 pkt 3 uzasadnia współdziałanie w niniejszej sprawie, obok Marszałka Województwa Pomorskiego – jako organu ochrony środowiska, Państwowego wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Skutkiem powyższego, stosownie do brzmienia art.46a ust.7 pkt 4 w zw. z art.382 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, organem właściwym do rozpoznania sprawy jest Prezydent Miasta Gdańska.

Zgodnie z art.153 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 r. Nr 199 poz. 1227), jaka weszła w życie 15 listopada 2008 r., w toku niniejszego postępowania - do spraw wszczętych, na podstawie przepisów ustawy – Prawo ochrony środowiska, przed dniem wejścia w życie nowej ustawy, a niezakończonych decyzją ostateczną stosuje się co do zasady przepisy dotychczasowe, z tym że dotychczasowe kompetencje, tu: marszałków województw przejmują regionalni dyrektorzy ochrony środowiska. Na postanowienia w toczących się sprawach, wydane przez: marszałków województw, organy inspekcji sanitarnej, nie przysługuje zażalenie.

Na kształt i przebieg niniejszej sprawy rzutuje również okoliczność, iż przedsięwzięcie „Rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk” ujęte jest pod Lp. 13 w dziale „Pozostała infrastruktura” w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 2007 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Nr 192, poz. 1385), w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 lipca 2008 r. zmieniającym ww. rozporządzenie (Dz.U. Nr 127, poz.818), które weszło w życie z dniem 1 sierpnia 2008 r.; w konsekwencji - jako takie – stanowi „inne przedsięwzięcie niezbędne do przeprowadzenia turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012” („przedsięwzięcie Euro 2012”) w rozumieniu art. 1 ust.2 pkt 2 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz.U. Nr 173, poz.1219 z późn. zm.)

W toku postępowania tut. organ ustalił i zważył co następuje:

W ramach przedsięwzięcia projektuje się wykonanie obiektów i robót określonych w pkt I niniejszej decyzji, w podziale na zadania określone w charakterystyce całego przedsięwzięcia, stanowiącej załącznik do niniejszego rozstrzygnięcia. Ocena oddziaływania planowanej rozbudowy została przeprowadzona, zgodnie z art. 46 ust.2a ustawy – Prawo ochrony środowiska, z uwzględnieniem powiązanych technologicznie inwestycji:

- Rozbudowa bazy paliw lotniczych - realizowanej przez Bazę Paliw Petrolot w Gdańsku.
- Montaż zespołu urządzeń radionawigacyjnych typu D VOR/DME – planowanej przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

Z uwagi na przedstawioną w raporcie możliwość wystąpienia konfliktów społecznych, w przeprowadzonej ocenie oddziaływania przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Portu Lotniczego Gdańsk uwzględniono również powiązane funkcjonalnie z inwestycją przedsięwzięcia

związane z przebudową układu komunikacyjnego wokół portu lotniczego, dla których investorem jest Miasto Gdańsk.

Realizacja planowanej rozbudowy Portu Lotniczego Gdańsk została ujęta w szeregu krajowych i regionalnych dokumentów strategicznych, w tym w szczególności do: „Strategii Rozwoju Kraju na lata 2007-2015”, Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007-2013, „Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020”, „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego”, „Regionalnej strategii rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020”. Planowana inwestycja została uwzględniona również w zapisach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska” uchwalonego w 2007 roku oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

„Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020” uwzględniając cele rozwoju transportu lotniczego w województwie zakłada, że dalszy rozwój infrastruktury lotniskowej powinien się odbywać poprzez:

- 1) Modernizację i rozbudowę Portu Lotniczego Gdańsk im. L. Wałęsy w sposób wyprzedzający wzrost popytu na przewozy lotnicze i zapewniający wysoką jakość lotniczych usług portowych dla rosnącej liczby pasażerów i ładunków oraz stworzenie konkurencyjnych warunków dla obsługi przewoźników lotniczych, w tym „tanich linii”,
- 2) Budowę Pomorskiego Węzła Lotniczego na obszarze trójmiejskiego obszaru metropolitalnego - sieci lotnisk ściśle ze sobą współpracujących i obsługujących potrzeby przewozowe w zakresie transportu lotniczego liczącej ponad milion mieszkańców metropolii,
- 3) Przygotowanie Portu Lotniczego Gdańsk im. L. Wałęsy do szybko rosnących lotniczych przewozów towarowych i zapewnienie podniesienia standardu świadczonych przez port lotniczy usług na rzecz ładunków oraz włączenie tego portu w transeuropejską sieć transportową jako integralnej części europejskich korytarzy transportowych VI i IA,
- 4) Zabezpieczenie w planach przestrzennych województwa odpowiednio dużych terenów dla rozwoju punktowej infrastruktury lotniczej oraz zapewnienie regionalnej i lokalnej dostępności portu lotniczego z uwzględnieniem infrastruktury drogowej i kolejowej oraz działań na rzecz zwiększenia udziału transportu publicznego w obsłudze Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Odnosnie do realizacji projektu rozbudowy Portu Lotniczego Gdańsk w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” wskazuje się m.in. że : „Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej”, trzecim celem horyzontalnym NSRO: „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski” oraz celem głównym POIiŚ: „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej”.

W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska”, które zostało przyjęte przez Radę Miasta Gdańska uchwałą nr XVIII/431/07 z dnia 20 grudnia 2007 r., Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy określono jako port lotniczy o dużym znaczeniu krajowym i międzynarodowym , a teren Portu Lotniczego zaliczono do strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych miasta Gdańska.

Teren Portu Lotniczego Gdańsk w większości nie jest objęty miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego z wyjątkiem dwóch obszarów. Niewielki obszar w centralnej części lotniska objęty jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Klukowo-Rębiechowo rejon ulicy Szybowcowej (zatwierdzony uchwałą Rady Miasta Gdańska Nr III/35/2002 z dnia 5 grudnia 2002 r.). Teren lotniska w tym planie jest wyznaczony pod funkcje wydzielone uciążliwe z towarzyszeniem funkcji usługowych. Teren lotniska po wschodniej stronie ulicy Budowlanych z pasem oświetlenia naprowadzającego położony jest w obrębie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Matarnia - rejon między ulicą Budowlanych i Obwodnicą Trójmiasta zatwierdzony uchwałą Rady Miasta Gdańska Nr LV/1871/2006 z dnia 28 września 2006 r.

Teren jest wydzielony pod funkcję - tereny lotnisk. Teren lotniska po zachodniej stronie ulicy Budowlanych z pasem oświetlenia naprowadzającego położony jest w obrębie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Matarnia - przy lotnisku.

Planowane przedsięwzięcie będące przedmiotem niniejszej sprawy nie jest w konsekwencji sprzeczne z ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i w tym też aspekcie nie zachodzą przesłanki do odmowy wydania niniejszej decyzji (art.56 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska).

Zgodnie z art.53 ustawy ochrony środowiska organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzany jest raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W konsekwencji, w trakcie prowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko tut. Organ, działając na podstawie art.32 ust.1 pkt 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji i o raporcie oddziaływania na środowisko oraz o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 21 dniowy termin ich składania. Ogłoszenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Gdańska, na stronie internetowej wraz z treścią raportu, w prasie lokalnej, a także w dniu 29 lipca 2008 r. w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia.

W odpowiedzi na ww. ogłoszenia do tut. Organu wpłynęły liczne protesty (Ochotniczych Straży Pożarnych w Baninie i w Miszewie, Burmistrza Gminy Żukowo, Radnych Miasta Żukowa, Zrzeszenia Kaszubsko – Pomorskiego, Rad Sołeckich Banino, Miszewo, Pępowo i Rębiechowo, Stowarzyszeń Przyjaciół Banina i Pępowa, Dyrektora Szkoły Podstawowej w Pępowie, Stowarzyszenia Edukacja Plus Integracja w Baninie, Zakładu Drobiarskiego Kazimierz Szmítke, a także licznych mieszkańców i przedsiębiorców działających na pobliskim terenie – łącznie 20 pism) na przewidywaną w związku z rozbudową lotniska likwidację fragmentu ulicy Słowackiego.

Zgłoszone uwagi i wnioski dotyczyły ponadto:

- 1) zakazania lub ograniczenia ruchu samolotów w godzinach nocnych,
- 2) przeniesienia istniejącej Szkoły Podstawowej w Baninie do nowej lokalizacji będącej poza strefą oddziaływania akustycznego.

Do postępowania nie zgłosiły akcesu organizacje ekologiczne.

Celem wyjaśnienia kwestii reorganizacji ruchu w rejonie Portu lotniczego w związku z zamknięciem ul. Słowackiego, stanowiącej przedmiot odrębnej względem obecnie prowadzonej sprawy administracyjnej, tut. Organ – Kancelaria Prezydenta – zorganizował spotkanie, na które zaproszone zostały osoby wnoszące uwagi w tym zakresie. Spotkanie odbyło się w dniu 26 września 2008 r. z udziałem osób, które potwierdziły swoje uczestnictwo podpisem na liście obecności. W części pierwszej spotkania przedstawiciele Miasta oraz władze Portu Lotniczego Gdańsk przedstawili zmiany w układzie drogowym (oraz ich uwarunkowania), które nastąpią w związku z rozbudową lotniska. W części drugiej spotkania udzielono odpowiedzi na zadane przez przybyłych zainteresowanych. Podczas powyższego spotkania wyjaśniano kwestię zamknięcia drogi w świetle obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Dodatkowo na etapie sporządzania raportu oddziaływania na środowiska w okresie marzec – kwiecień 2008 r. przeprowadzone zostały wstępne konsultacje społeczne na temat środowiskowych aspektów przygotowania i realizacji planowanej rozbudowy lotniska w Gdańsku. W ramach tych wstępnych konsultacji przygotowano: materiały informacyjne, ankiety w formie drukowanej i cyfrowej opublikowane na stronie internetowej Portu Lotniczego Gdańsk www.airport.gdansk.pl. Materiały informacyjne i ankiety przekazano zainteresowanym za pośrednictwem Szkół Podstawowych w Gdańsku: nr 82 przy ul. Radarowej 26, nr 83 przy ul. Stokłosa 1 oraz Szkoły Podstawowej im. ks. Bigusa przy ul. Lotniczej 15 w Baninie oraz trzech parafii rzymsko-katolickich: Św. Walentego przy ul. Jesiennej 13, Św. Rafała Kalinowskiego przy ul. Złota Karczma 24 oraz

Parafii Niepokalanego Poczęcia przy ul. Lotniczej 30 w Baninie. W dniu 19 marca 2008 roku, na stronie internetowej www.trojmiasto.pl ukazała się informacja pod tytułem „Większe lotnisko: jak wam się to podoba?” dotycząca planowanej rozbudowy Portu Lotniczego Gdańsk i informacji o prowadzonych konsultacjach społecznych; zamieszczono również pliki z ankietą w formacie *.pdf i *.doc. użytkownicy portalu wpisali 394 opinie dotyczące rozbudowy lotniska. (http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/news.php?id_news=27300). W trakcie prowadzonych konsultacji społecznych pobrano około 600 druków „Informacji i ankiety dotyczącej planowanej rozbudowy Portu Lotniczego Gdańsk”. W wyniku przeprowadzonej akcji ankietowej otrzymano 451 druków wypełnionych ankiet - przekazanych za pośrednictwem wyżej wymienionych szkół, a także pocztą, faksem i e-mailem dotyczących planowanej rozbudowy Portu Lotniczego Gdańsk. Przesłano także 13 opinii oraz „List otwarty opinia dotycząca planowanej rozbudowy Portu Lotniczego Gdańsk” (Banino, 4.04.2008 r.) Ankiety zostały wypełnione przede wszystkim przez mieszkańców: Banina (167), Kokoszek (49), Rębiechowa (25), dla przedziału 10 ÷ 20 ankiet: Gdyni, Sopotu, Gdańska Przymorza, dla przedziału 1 ÷ 9 ankiet: Barniewic, Matarni, Oliwy, Brzeźna, Kartuz, Warzenka k. Tuchomia, Wzgórza Mickiewicza, Klukowa, Firogi, Bysewa, Smęgorzyna, Miszewka, Gdańska Południem Chelmu, Bojana, Nowca, Pępowa, Nowego Portu, Zaspy, Suchanina, Żukowa, Ujeściska, Kiełpina, Tokar, Wrzeszcza, Moreny, Osowej, Redy, Oruni, Dolnego Miasta, Śródmieścia, Gdańska, Olsztyna, Kolbud, Rotmanki, Złotej Karczmy, Kiełpina, Wejherowa, Lostowic, Stogów, Straszyna, Jasienia, Dolnych Młynów, Brętowa, Dzierżążna, Zakoniczyna, Tczewa, Maćkowych, Chwaszczyna/Tuchomia, Kościerzyny i Siedlec.

Główne konkluzje z konsultacji społecznych są następujące:

- wyniki sondażu opinii mieszkańców zamieszkujących tereny położone w otoczeniu Portu Lotniczego Gdańsk wskazują, że obawiają się niekorzystnych zmian warunków życia i wskazują przede wszystkim na pogorszenie warunków akustycznych oraz zanieczyszczenia powietrza,
- zdaniem ankietowanych korzyści z rozbudowy lotniska odniosą przede wszystkim przedsiębiorstwa w Trójmieście (44,79% ankietowanych) i w Regionie Pomorskim (34,6% ankietowanych),
- wysoki poziom niezadowolenia mieszkańców oraz sprzeciw budzi planowany układ drogowy po rozbudowie lotniska co stwarza podstawę do prognozowania zagrożenia konfliktem społecznym na tym tle.

Odnosząc się, zgodnie z wymogiem art.56 ust.8 ustawy – Prawo ochrony środowiska, do problemów środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia zgłoszonych w powyższych postępowaniach i konsultacjach, zbieżnych w części z wnioskami zgłoszonymi przez strony postępowania, stwierdzić można, iż:

1. Likwidacja dotychczasowej trasy ul. Słowackiego na odcinku kolidującym z planowanym przedsięwzięciem odpowiada ustaleniom w zakresie ład przestrzennego zawartym w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (uchwała Rady Miasta Gdańska nr XVII/517/2003 z dnia 11 grudnia 2003 r.). Uchwałą Nr XXVII/737/08 Rady Miasta Gdańska z dnia 28 sierpnia 2008 r. ulice: Słowackiego na odcinku od działki nr 37, obręb 25 do skrzyżowania z ulicą Nowatorów oraz Spadochroniarzy (na odcinku od ul. Słowackiego do nowoprojektowanego przebiegu ulicy Słowackiego) zostały pozbawione, ze skutkiem od 1 stycznia 2009 r., kategorii drogi powiatowej.

Kompensujące powyższe wyłączenie ruchu działania w zakresie modyfikacji układu komunikacyjnego wokół Portu Lotniczego w Gdańsku obejmują

- 1) Budowę trasy ul. Nowej Słowackiego i ulic sąsiednich w Gdańsku
Zgodnie ze „Studium wykonalności - budowa trasy ul. Nowej Słowackiego i ulic sąsiednich w Gdańsku wraz z systemem odwodnienia” (Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego SA w Gdańsku, lipiec 2007 r.) planowana realizacja ulicy Nowej Słowackiego od skrzyżowania z ulicą Budowlanych do Portu Lotniczego Gdańsk zakłada doprowadzenie jej do parametrów ulicy klasy głównej tzn. drogi dwujezdniowej (2 x 7 m) o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku z pasem rozdzielającym o szerokości 6 m. Początkowy odcinek od ul. Budowlanych do

istniejącego toru boczniczy kolejowej i skrzyżowania z ulicą Radarową przebiegać będzie tak jak obecna ulica Słowackiego (nowa jezdnia po stronie południowej), a następnie trasa odchyła się w kierunku północnym i na zachód - dalej przebiegać będzie równolegle do istniejącej ulicy Słowackiego przez obecne tereny rolne. Na całej długości ulicy Nowej Słowackiego - po stronie północnej - przewidziano ciągi: pieszy i rowerowy. Planowaną realizację ulicy Nowej Słowackiego dostosowano do przewidywanych na tym odcinku natężeń ruchu. Analizy ruchowe zostały przeprowadzone przez Biuro Rozwoju Gdańska.

- 2) przebudowę skrzyżowania ul. Budowlanych i Nowatorów oraz odcinka ul. Nowatorów biegnącego od tego skrzyżowania do Banina.

Zaplanowany okres realizacji obu ww. inwestycji został skoordynowany z harmonogramem realizacji planowanej rozbudowy portu lotniczego. Na całość prac związanych z przebudową ul. Budowlanych i Nowatorów zarezerwowano - na lata 2009 i 2010 - 45 mln zł w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Gdańska.

Inwestycja obejmie położenie w ul. Nowatorów nowej nawierzchni, poprawiona zostanie geometria jezdni, powstaną zatoki dla autobusów (w tej chwili zatrzymują się one na jezdni, blokując ruch i powodując korki), droga zostanie oświetlona. Dodatkowo wybudowana będzie ścieżka rowerowa.

- 3) Docelowo planowana jest również przebudowa odcinka od ul. Słowackiego do skrzyżowania Budowlanych z Nowatorów. Plany zakładają w przyszłości stworzenie na tym odcinku drogi dwupasmowej.

Realizacja tych inwestycji, jedynie funkcjonalnie powiązanych z ocenianym przedsięwzięciem, wykracza poza przedmiot przedsięwzięcia, przedmiot niniejszej sprawy i kompetencje służące Prezydentowi Miasta Gdańska jako organowi właściwemu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestorem dla tych przedsięwzięć drogowych pozostaje Miasto Gdańsk, które działając jako zarząd dróg obowiązane jest zapewnić na czas i po zrealizowaniu inwestycji alternatywę dla obecnego układu komunikacyjnego w rejonie lotniska.

2. Ocena celowości oraz nakaz przeniesienia istniejącej Szkoły Podstawowej w Baninie do nowej lokalizacji będącej poza strefą oddziaływania akustycznego rozbudowywanego Portu Lotniczego, wykraczają poza przedmiot decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i kompetencję Prezydenta Miasta Gdańska do ustanawiania środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia. Ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenów, wynikające z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko lub analizy porealizacyjnej określa się w akcie tworzącym lub zmieniającym utworzony obszar ograniczonego użytkowania, o statusie aktu prawa miejscowego, co ze względu na rodzaj przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszego postępowania przynależy do właściwości Sejmiku Województwa Pomorskiego.
3. Ponieważ obecnie prowadzone na terenie Portu Lotniczego w Gdańsku loty nocne mają przede wszystkim związek z działalnością o charakterze użyteczności publicznej (przesyłki pocztowe i kurierskie), która będzie nadal utrzymana po rozbudowie portu lotniczego, nie znajduje uzasadnienia całkowite wykluczenie takich lotów. Stanowiłoby to nadto zbyt daleko idącą barierę rozwojową i utrudniało realizację celów określonych w przywołanych krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych. Dostrzegając jednakże rangę tego problemu w aspekcie oddziaływania na warunki życia ludzi, przy jednocześnie ustaleniu braku wpływu zarządzającego portem na dobór rodzaju statków powietrznych używanych przez poszczególnych przewoźników, wprowadzono do treści decyzji ograniczenie ilości nocnych operacji startu i lądowania w fazie eksploatacji portu następującej po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, do poziomu maksymalnie 30% takich operacji wykonywanych w porze dnia. Nadto nałożono na inwestora obowiązki wykonania, w oparciu o nakazywane jednocześnie rzeczywiste i ciągłe pomiary hałasu w środowisku, osłon akustycznych, innych środków technicznych oraz przyjęcia działań organizacyjnych, minimalizujących uciążliwość powodowane hałasem lotniczym.

Tut. Organ udzielił nadto, w oparciu o wyjaśnienia uzyskane od inwestora i autora raportu, odpowiedzi (pismo nr WŚ-I-7639/I/11p9/2008/AN z dnia 29 września 2008 r.) na pismo Pana Jarosława Adamczyka zawierające uwagi i zapytania do raportu.

Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko została oparta o ustalenia faktyczne i poglądy naukowo-badawcze zawarte w przedstawionych przez wnioskodawcę raportach o ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wraz z aneksem odpowiadają pod względem struktury treści art.52 ustawy – Prawo ochrony środowiska, a ich ustalenia są spójne, logiczne i przekonujące.

W odniesieniu do obiektów Terminala II analiza wariantowa przedsięwzięcia objęła dwa zasadnicze warianty: wariant nie podejmowania przedsięwzięcia oraz wariant najkorzystniejszy dla środowiska (zdefiniowany przez autorów jako taka realizacja inwestycji, w której zostanie zachowana zasada równoważonego rozwoju i zostaną dotrzymane standardy środowiskowe), za który uznano wariant realizacyjny, przy zastosowaniu zaleceń zawartych we wnioskach raportu. Opcja zero tj. pozostawienie istniejącego terminala do odpraw ruchu międzynarodowego oraz do odpraw przy rejsach krajowych, przy założeniu rozwoju usług przyczyni się zdaniem autorów raportu do konieczności zaniechania powyższych planów z uwagi na ograniczoną przestrzeń do ww. działań. Analiza oddziaływania wariantów na środowisko, opisana w raporcie dotyczącym Terminala zdaniem tut. organu wyczerpuje niezbędne kryteria wyboru wariantu.

W przypadku planowanej modernizacji lotniska wariantowanie było oparte o analizę wielokryterialną, której celem była optymalizacja wielu elementów przekładających się na zadania inwestycyjne, ich parametry funkcjonalno-użytkowe oraz rozmieszczenie w obrębie istniejącego lotniska, na terenach przeznaczonych pod rozwój lotniska oraz w ich otoczeniu. Stan środowiska oraz jego chłonność na emisje z rozbudowanego lotniska stanowiły czynnik ograniczający.

Głównymi kryteriami branymi pod uwagę przy planowaniu rozbudowy były:

- prognoza i struktura ruchu lotniczego do 2015 roku oraz 2020 roku,
- liczba prognozowanych operacji lotniczych w porze dnia i nocy,
- program rzeczowy rozbudowy Portu Lotniczego.

Istotnym elementem wariantowania w obrębie lotniska było przeprowadzenie analizy przebiegu drogi kołowania, równoległej do drogi startowej. Projektowane jej usytuowanie pozwoliło na rozbudowę infrastruktury lotniczej w północnej części lotniska oraz zabezpieczyło powierzchnię terenu dla stanowiska odladania. Droga kołowania będzie połączona pięcioma drogami szybkiego zejścia z drogą startową. Sama droga startowa po przeprowadzonym remoncie w etapie I, zostanie wydłużona o 400 metrów w etapie II po 2012 roku.

Prognozowana liczba pasażerów była podstawowym kryterium do określenia wielkości i struktury ruchu lotniczego w Gdańsku, z uwzględnieniem rocznych przyrostów oraz innych czynników. Na podstawie ekstrapolacji trendów określono jako najbardziej prawdopodobny w 2015 roku wzrost liczby obsługiwanych pasażerów do poziomu $3,5 \div 4,0$ mln, a w perspektywie 2020 roku do około 5 mln rocznie. Pochodną tych parametrów była liczba operacji lotniczych w ciągu doby przy założonej pojemności statków powietrznych. Osiągnięcie tak złożonego wzrostu ruchu pasażerów jest możliwe do zrealizowania przy bardzo różnej liczbie operacji lotniczych (startów i lądowań) w okresie pojedynczej doby. Uśredniona doba, przyjmowana w rozważaniach, umożliwiała obsługę prognozowanej liczby pasażerów w zakresie od 111 operacji na dobę do około 200. O ile jednak liczba 111 startów i lądowań w okresie pojedynczej doby stwarzała możliwość ograniczenia zagrożenia ponadnormatywnym hałasem w porze dnia oraz w porze nocy, to liczba ponad 200 operacji w okresie uśrednionej doby zwiększała powierzchnię obszaru objętego ponadnormatywnym hałasem oraz jego zasięg, szczególnie w porze nocnej.

W wyniku analiz wyróżniono następujące warianty:

- stan obecny, stanowiący swego rodzaju układ odniesienia dla oceny skutków pozostałych wariantów; wariant ten nie może być traktowany jako statyczny, gdyż pod wpływem czynników zewnętrznych będzie stopniowo ewoluował w stronę wariantu „zerowego” oznaczającego pogorszenie wszystkich parametrów jakości środowiska;
- wariant maksimum, zakładający szybki przyrost liczby operacji lotniczych do ponad 200 w perspektywie po 2015 roku, wariant ten oznacza w praktyce maksymalizację przyrostu niekorzystnych oddziaływań środowiskowych, największy przyrost terenów objętych hałasem lotniczym oraz największy zasięg obszaru ograniczonego użytkowania;
- wariant optimum, zakłada średni przyrost operacji lotniczych do 111 startów i lądowań w okresie średniej doby przy obecnej strukturze parku statków powietrznych; w wariantcie tym przy uwzględnieniu programu dynamiki przyrostu liczby pasażerów poza wzrostem powierzchni terenów objętych hałasem lotniczym oraz zwiększonym zasięgiem oddziaływań chwilowych dwutlenku azotu nie występuje pogorszenie żadnych innych parametrów środowiskowych;
- wariant optimum z prognozą teoretycznej struktury parku statków powietrznych; wariant w pełni teoretyczny, wskazujący jednak, że przy stałej tendencji poprawy charakterystyki akustycznej samolotów istnieje możliwość znacznego ograniczenia przyrostu powierzchni terenów objętych hałasem lotniczym.

Organ podzielił wnioski autorów raportu wynikający z porównania wariantów, w świetle którego realizacja rozbudowy lotniska w stosunku do trendu stałego pogarszania się klimatu akustycznego i stanu aerosanitarnego w wariantcie „zerowym” oznacza w praktyce nie pogarszanie obecnych oddziaływań przy zwiększeniu zdolności operacyjnych lotniska i Portu Lotniczego. Również w zakresie pozostałych parametrów środowiskowych, właściwy program inwestycyjny w praktyce nie spowoduje zwiększenia obciążenia środowiska w porównaniu ze stanem obecnym.

Analiza oddziaływania na środowisko rekomendowanego wariantu, opisana w raporcie dotyczącym rozbudowy portu lotniczego, zdaniem organu wyczerpuje niezbędne kryteria wyboru wariantu.

Z zebranego w niniejszej sprawie materiału dowodowego na okoliczność rodzaju i zasięgu oddziaływania na środowisko, analizowanego pod kątem zarówno budowy Terminala II, jak i pozostałych zadań dotyczących planowanej rozbudowy portu lotniczego, wynika przede wszystkim że, w odniesieniu do wybranego wariantu przedsięwzięcia:

- 1) Najbardziej znaczącym aspektem środowiskowym oraz oddziaływaniem związanym z funkcjonowaniem portu lotniczego jest i pozostanie hałas powodowany przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych. Podstawą oceny hałasu lotniskowego oprócz obowiązujących aktów prawnych były w niniejszym postępowaniu następujące instrukcje:
 - Instrukcja ITB Nr 309 „Metody określania zasięgu hałasów lotniczych w zapisie komputerowym”, Warszawa 1991 r.,
 - „Ochrona przed hałasem. Instrukcja określania zasięgu hałasów lotniczych na stanowiskach prób”; Centralny Ośrodek Doskonalenia Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Dębe 1993 r.,
 - norma PN-99/B-02151/3 Akustyka budowlana Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach. Wymagania.

W odniesieniu do obiektu Terminala II zastosowano nadto szereg norm i instrukcji wymienionych w części II raportu dotyczącego Terminala

W wyniku zwiększenia liczby operacji lotniczych po zakończeniu rozbudowy Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku prognozowany zasięg hałasu w porze dziennej i w porze nocnej zwiększy się. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko na podstawie modelu symulacyjnego, uwzględniającego specyfikę hałasu lotniczego określono zasięgi średniego długotrwałego poziomu hałasu w okresie całej doby oraz zasięgi średniego długotrwałego hałasu w porze nocy dla rozpatrywanych wariantów liczby startów i lądowań samolotów. Zasięg stref hałasu

lotniczego przy znaczącym wzroście operacji startu i lądowania na dobę może wykroczyć poza zasięg wyznaczonego obszaru ograniczonego użytkowania, co spowoduje konieczność jego powiększenia w trybie przepisów art. 135 ustawy - Prawo ochrony środowiska.

Pomiary hałasu, zgodnie z art.175 ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz.U. Nr 192, poz.1392) są prowadzone jako pomiary okresowe. W kontekście obecnie planowanej rozbudowy dane generowane w wyniku prowadzonych pomiarów, w połączeniu z zastosowanym modelem wskaźnikowym, nie są wystarczające dla możliwości całościowego uregulowania zagadnienia koniecznych do zastosowania osłon akustycznych i modyfikacji granic obszaru ograniczonego użytkowania. Rozwój funkcji mieszkaniowych wymaga także weryfikacji lokalizacji punktów pomiarowych.

- 2) Wzrost liczby operacji lotniczych (startów, lądowań) samolotów przyczyni się do wzrostu emisji gazów lub pyłów do powietrza w otoczeniu lotniska; inne źródła emisji zorganizowanej i niezorganizowanej (takie jak parkingi itp.) będą mieć zdecydowanie mniejszy udział w kształtowaniu warunków areosanitarnych, a ich udział z punktu widzenia jakości powietrza jest zasadniczo pomijalny. Jedynie stężenia maksymalne dwutlenku azotu w odniesieniu do okresu 1 godziny obliczone łącznie dla samolotów i pojazdów, poza terenem lotniska przekraczać będą okresowo dopuszczalną wartość odniesienia $S = 200,00 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Stężenia średnioroczne dwutlenku azotu nie przekroczą jednakże dopuszczalnych wartości odniesienia.
- 3) Rozkład natężeń pól elektromagnetycznych w obszarze lotniska oraz w jego otoczeniu nie zmieni się w sposób istotny w stosunku do stanu obecnego. Biorąc pod uwagę: wysokość montażu planowanych anten oraz stan zabudowy i zagospodarowanie otoczenia (miejsca lokalizacji) zamierzenia, należy wykluczyć jakiegokolwiek oddziaływanie pól elektromagnetycznych na ludzi. W ustalonej przestrzeni nie występują miejsca ich przebywania.
- 4) W raporcie o oddziaływaniu na środowisko zidentyfikowano oddziaływania na powierzchnię ziemi w czasie prowadzenia prac budowlanych; będą one miały charakter czasowy. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na zmianę użytkowania powierzchni ziemi; ze względu na obecne i planowane zagospodarowanie całego obszaru, zmiany te nie będą miały negatywnego znaczenia. Teren po rozbudowie Portu Lotniczego zostanie zagospodarowany zgodnie z przewidywanymi dla niego funkcjami, a wprowadzenie powierzchni utwardzonych ograniczy do minimum zagrożenie zanieczyszczenia lub skażenia gruntu. Dostępne wolne przestrzenie zostaną zagospodarowane zielenią.
- 5) Rozbudowa lotniska wymagać będzie istotnych zmian rozwiązań w zakresie odprowadzania i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych, w tym wód z odladzania: samolotów, pasa startowego, dróg kołowania. Rozbudowa lotniska spowoduje zwiększenie powierzchni utwardzonych, a przez to znaczny wzrost spływu wód w stosunku do obecnego zagospodarowania terenu. Konieczne będzie 5-dobowe retencjonowanie wód przed odprowadzeniem do odbiorników zewnętrznych, a zimą przetrzymywanie wód pochodzących z odladzania nawierzchni utwardzonych ze względu na wymagany stopień biodegradacji środków przeciwbłędzeniowych wynoszący minimum 90%.
- 6) Wnioski oceny wskazują, na to, że nie nastąpią znaczące oddziaływania na świat roślinny i zwierzęcy oraz na obszary chronione. Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza wyznaczonymi obszarami objętymi ochroną oraz zgłoszonymi lub proponowanymi do objęcia ochroną w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.
- 7) Raport o oddziaływaniu na środowisko uwzględnia wpływ rozbudowy portu lotniczego na zdrowie i warunki życia ludzi. Za najbardziej odczuwalne przez ludzi zmiany uznano zwiększenie

liczby operacji lotniczych i związane z tym oddziaływania hałasu oraz w znacznie mniejszym stopniu zanieczyszczenia powietrza.

- 8) Na etapie realizacji oraz funkcjonowania portu lotniczego nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na dobra kultury. Oddziaływania na krajobraz w trakcie rozbudowy lotniska będą mało znaczące, natomiast zrealizowane obiekty będą nowym, ale uzupełniającym elementem krajobrazu cechującego się monotonną płaską powierzchnią z obiektami infrastruktury np. terminalem, radarem, wieżą kontroli ruchu lotniczego. Funkcjonowanie lotniska wymusza ograniczenia wysokości zabudowy i innych inwestycji oraz zalesiania otaczającego obszaru.
- 9) Gospodarka odpadami w okresie rozbudowy lotniska spowoduje powstanie znaczących ilości odpadów typowych dla dużych budów, w tym mas ziemnych. Rodzaje i ilości odpadów, które będą wytwarzane w czasie prac rozbiórkowych oraz budowlano-montażowych, a także sposób zagospodarowania mas ziemnych zostaną określone w projekcie budowlanym. W czasie eksploatacji rodzaje odpadów wytwarzanych na terenie Portu Lotniczego nie zmienią się w istotnym zakresie w stosunku do stanu obecnego, natomiast znacznie wzrośnie ich ilość.
- 10) Z funkcjonowaniem lotniska wiąże się ryzyko różnego rodzaju zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego, w tym ryzyka pożaru, wybuchu, katastrofy lotniczej. Powinno się zachować niezbędne odległości zapewniające bezpieczeństwo terenom wrażliwym (mieszkańcowo-usługowym) oraz zapewniać dobrą dostępność komunikacyjną wokół lotniska dla potrzeb pojazdów specjalnych.

Nadto tut. Organ ustalił, że planowana inwestycja nie stanowi przedsięwzięcia mogącego osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności: pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami, zakaz których to oddziaływań wynika z art.33 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz.880 z późn. zm.).

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami specjalnej ochrony ptaków objętymi ochroną w ramach sieci Natura 2000 na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229, poz. 2313 z późn. zm.) Planowana inwestycja znajduje się również poza specjalnymi obszarami ochrony siedlisk zaproponowanymi do objęcia tą formą ochrony i zgłoszonymi przez Polskę (Ministerstwo Środowiska) do Komisji Europejskiej, jak i zgłoszonymi przez organizacje ekologiczne w ramach tzw. „Shadow List” (2004, 2006), a także poza obszarami proponowanymi w ramach toczących się obecnie konsultacji społecznych prowadzonych przez Ministerstwo Środowiska (Potencjalne obszary siedliskowe Natura 2000, 17 kwietnia 2008 r.). Istniejące i proponowane obszary Natura 2000 położone najbliżej od Portu Lotniczego Gdańsk (Rys. 18), obejmują, w odległości, odpowiednio:

- około 5,5 km na północny-wschód - SOOS PLH220055 „Bunkier w Oliwie”,
- około 9 km na północny-wschód i wschód - OSOP PLB220005 „Zatoka Pucka”,
- około 12 km na wschód - SOOS PLH220030 „Twierdza Wisłoujście”,
- około 11 km na południowy-zachód - SOOS „Jar Rzeki Raduni”.

W konsekwencji, mając łącznie na uwadze odległość przedsięwzięcia od ww. obszarów sieci Natura 2000 oraz rodzaj i cechy przedmiotu ochrony na tych obszarach, przedsięwzięcie nie wymaga procedury oceny oddziaływania na obszar Natura 2000, o jakiej mowa w art.33 ust.3 ustawy o ochronie przyrody oraz art.6 (3) Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992, str. 7, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 2, str. 102, z późn. zm.).

W zakresie powyższym tut. Organ podzielił ocenę zawartą w przedstawionych raportach. Ocena taka znalazła także swój wyraz w zaświadczeniu Wojewody Pomorskiego jako organu odpowiedzialnego

za monitoring obszarów Natura 2000 znak ŚR/VII.MJ/6660-2-231/08 z dnia 22 lipca 2008 r. w którym, obok przywołania ww. odległości między terenem przedsięwzięcia a obszarami Natura 2000 stwierdza się dodatkowo, m.in. że: „ (...) Rozkład natężeń pól elektromagnetycznych w obszarze lotniska oraz w jego otoczeniu nie zmieni się w sposób istotny w stosunku do stanu obecnego. Planowana rozbudowa Portu Lotniczego w Gdańsku znajduje się na Wysoczyźnie Kaszubskiej poza zasięgiem obu kontynentalnych korytarzy wędrówek długodystansowych ptaków. Ponieważ inwestycja znajduje się w znacznej odległości od ww. ostoji Natura 2000 ze względu na charakter i odległość od ww. obszarów oraz fakt iż korytarze lotnicze nie pokrywają się z korytarzami migracyjnymi ptaków, nie ma podstaw przypuszczać aby mogła ona wpłynąć w sposób znaczący na siedliska przyrodnicze oraz siedliska gatunków ptaków, dla których ochrony wyznaczono ww. obszary Natura 2000. W związku z tym uznano, że przeprowadzenie oceny, o której mowa w art.6 ust.3 dyrektywy 92/43/EWG nie zostało uznane za niezbędne”

Uwarunkowania i obowiązki określone w pkt I niniejszej decyzji nałożono w oparciu o wnioski i zalecenia przedstawionych raportów, jak też wnioski i uwagi wniesione w postępowaniu z udziałem społecznym i w czasie konsultacji społecznych.

Uwarunkowania określone dla fazy realizacji przedsięwzięcia sformułowano mając na względzie m.in. obowiązki:

- zapewnienia oszczędnego korzystania z terenu w trakcie przygotowywania i realizacji inwestycji (art. 74 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- uwzględniania ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac a w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych (art. 75 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- podejmowania działania mające na celu naprawienie wyrządzonych szkód, w szczególności przez kompensację przyrodniczą (art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- wykorzystywania surowców i materiałów, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia lub zdrowia ludzi (art.6 ustawy o odpadach)
- postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami, wymaganiami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami (art.7 ustawy o odpadach).

Uwarunkowania określone dla fazy eksploatacji portu lotniczego po zakończeniu poszczególnych etapów rozbudowy sformułowano przy uwzględnieniu funkcjonalnych i technicznych odmienności pomiędzy budową Terminala II i pozostałymi elementami rozbudowy portu lotniczego. Podstawą dla określenia tych uwarunkowań były zalecenia obu przedstawionych raportów oraz stanowiska organów uzgadniających te uwarunkowania.

Wymagania powyższe określono mając na względzie najbardziej istotne spośród zidentyfikowanych emisji, brak zarządzania którymi mógłby stanowić źródło negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi bądź, skrajnie, prowadzić do stanu zagrożenia środowiska. Dlatego też podawane uwarunkowania, przy jednoczesnym uwzględnieniu istniejących wymagań technicznych dla lotnisk cywilnych ustanowionych na podstawie ustawy – Prawo budowlane, skoncentrowano na emisji hałasu, gospodarce wodno-ściekowej i gospodarce odpadami. Podawane uwarunkowania obejmują zarówno działania o charakterze prewencyjnym (np. pkt I.1.B. 1), 3), 8)-10)), nadzorczym (pkt 5) jak i techniczne środki zarządzania emisjami (pkt 2, 6, 7). Zawarty w pkt I.1.B. 2) nakaz wykonania osłon akustycznych oraz przedsięwzięcia działań organizacyjnych mających na celu ochronę środowiska przed hałasem stanowi gwarancję dla wytycznej projektowej zawartej w pkt I.2.1) i winien być odczytywany łącznie z postanowieniami pkt II.1 decyzji.

Uwarunkowania określone dla projektu budowlanego stanowią bezpośrednią wytyczną dla projektanta i mają na celu zapewnienie oszczędnego korzystania z zasobów środowiska i energii

elektrycznej (pkt I.2. 4), 9), 13)), minimalizację emisji (I.2. 1), 2), 5) 8) 10)), odpowiednie zarządzanie emisjami (pkt 3), 6), 11), 12)) albo realizację priorytetów lokalnej polityki ekologicznej (pkt 7).

Dostępność rozwiązań technicznych należy ustalać z uwzględnieniem definicji „dostępnej techniki” zawartej pojęciu „najlepszej dostępnej techniki”, określanym w art.3 pkt 10 ustawy – Prawo ochrony środowiska.

Realizacja inwestycji zgodnie z uwarunkowaniami określonymi niniejszą decyzją a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku przedsięwzięcia nie zwalnia inwestora i zarządzającego portem lotniczym z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art.7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz.1118 z późn. zm.), w tym w szczególności rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych (Dz.U. Nr 130, poz. 859 z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 75, poz. 690 ze zm.);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (t.j. Dz.U. z 2007 r. Nr 39, poz.251 z późn. zm.); obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 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 dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz.535 z późn. zm.) przedsięwzięcie nie jest zaliczone ani nie powoduje zaliczenia Portu Lotniczego w Gdańsku do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. Zgodnie z art. 3 pkt 23 ustawy – Prawo ochrony środowiska poważną awarią jest szczególna kategoria awarii, obejmująca zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji (wymienionych w ww. rozporządzeniu), prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Wobec powyższego w decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, co jest wymagane jedynie w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. Raporty wykonane dla przedsięwzięcia opisują możliwe sytuacje awaryjne oraz określają sposoby zapobiegania tym zdarzeniom oraz obowiązki związane z ochroną środowiska na wypadek ich wystąpienia. Dla sytuacji awaryjnych, jakie mogą wystąpić w fazie realizacji przedsięwzięcia określono w pkt I.1.A decyzji dodatkowe uwarunkowania, mające na celu przede wszystkim ochronę środowiska gruntowo-wodnego.

Po przeanalizowaniu zakresu planowanego przedsięwzięcia oraz zidentyfikowaniu jego oddziaływań na środowisko i ich skali stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować oddziaływań na środowisko poza strefą krążenia samolotów wokół lotniska, której zasięg mierzony jest okręgiem o średnicy około 20 km. Całość tej strefy znajduje się nad lądowym terytorium kraju. Żadne z oddziaływań rozpatrywanych w tej strefie nie będzie powodować znaczących transgranicznych oddziaływań na środowisko. Do oddziaływań takich nie będą również prowadzić zidentyfikowane możliwe sytuacje awaryjne. Emisje powodowane eksploatacją portu lotniczego po jego rozbudowie nie będą również bezpośrednio lub pośrednio, w tym poprzez sieć hydrograficzną lub skutek wędrówek zwierząt, przenoszone na duże odległości w stopniu, który mógłby powodować znaczące oddziaływania na terytorium innych państw. Z tych względów w niniejszej sprawie nie zachodziła konieczność przeprowadzania postępowania w sprawie

oddziaływań transgranicznych, o jakim mowa w art.58 i n. ustawy – Prawo ochrony środowiska, jak i określania uwarunkowań związanych z takimi oddziaływaniami w treści niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, jeżeli z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, z analizy porealizacyjnej albo z przeglądu ekologicznego wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu (tu: Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku), to dla m.in. trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. Obszar ograniczonego użytkowania dla przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, o którym mowa w art. 51 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, który to normatywny status, jak wskazano wyżej posiada również lotnisko administrowane przez Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. lub dla zakładów, lub innych obiektów, gdzie jest eksploatowana instalacja, która jest kwalifikowana jako takie przedsięwzięcie, tworzy sejmik województwa, w drodze uchwały. Kompetencja powyższa została przyznana sejmikowi województwa od 1.01.2008 r.

Wojewoda Pomorski rozporządzeniem Nr 8/2002 z dnia 26 lipca 2002 r. ustanowił dla Portu Lotniczego Gdańsk, w jego stanie przed realizacją przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszej sprawy, obszar ograniczonego użytkowania. Granice tego obszaru wyznacza obwiednia izofony 50 dB dla pory nocnej i 60 dB dla pory dziennej. Dla obszaru ustalono m.in.:

- bez względu na funkcję terenu wprowadza się zakaz lokalizowania nowych obiektów oraz rozbudowy i nadbudowy:
 - wszelkiej zabudowy mieszkaniowej,
 - obiektów oświaty, nauki, służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej,
 - innych obiektów związanych ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży,
 - obiektów, których działalność może zwiększyć poziom hałasu w środowisku,
- preferowany sposób korzystania z terenu:
 - zabudowa budynkami i obiektami niewrażliwymi na uciążliwości akustyczne,
 - nasadzenia zielenią,
 - lokalizowanie obiektów o charakterze usługowym lub produkcyjnym,
- uwarunkowania dotyczące wymagań technicznych w odniesieniu do budynków: budynki znajdujące się w obszarze ograniczonego użytkowania muszą zapewnić odpowiednią ochronę przebywających w nich osób przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami akustycznymi, przede wszystkim przez zapewnienie stolarki okiennej o właściwej izolacyjności akustycznej, w zależności od oceny wielkości przekroczenia.

Oddziaływania Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy wykraczające poza teren, do którego lotnisko posiada tytuł prawny, dotyczą tylko hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Najpoważniejszym zagrożeniem środowiska, po rozbudowie lotniska, pozostanie hałas lotniczy, którego zasięg w porze dziennej i w porze nocnej zwiększy się. Zasięg strefy hałasu lotniczego w porze dziennej określa dopuszczalny długotrwały średni poziom dźwięku $L_{DWN} = 60$ dB, a dla pory nocnej $L_N = 50$ dB. Zasięg stref hałasu lotniczego, określonego wymienionymi izofonami wykroczy poza zasięg wyznaczonego obszaru ograniczonego użytkowania, co spowoduje konieczność rozszerzenia tego obszaru w trybie przepisów art. 135 i 136 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Na podstawie wniosków przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko rokować można, iż dotychczasowy obszar ograniczonego oddziaływania będzie wymagał rozszerzenia ze względu na:

- brak możliwości całkowitego wyeliminowania ponadnormatywnych uciążliwości akustycznych w porze dnia i w porze nocy za pomocą środków technicznych,
- wyniki badań i modelowych obliczeń przedstawione w raporcie,
- ustalenia dokumentów planistycznych miasta Gdańska i gminy Żukowo.

W ocenie tut. organu zasadnym jest nadal wytyczenie granicy zwiększonego obszaru ograniczonego oddziaływania zgodnie z obwiednią izolacji natężenia równoważnego dźwięku 50 decybeli w porze

nocnej i 60 decybeli w porze dziennej, która obejmie swym zasięgiem fragmenty osiedli mieszkaniowych w rejonie Matarni, Banina i Rębiechowa. Za celowe uznaje się również utrzymanie dotychczasowych postanowień rozporządzenia Wojewody odnośnie do ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących budynków oraz sposobów korzystania z terenów. Wprowadzone ograniczenia i środki techniczne ograniczające emisję hałasu winny odpowiadać warunkom technicznym określonym na podstawie ustawy – Prawo budowlane dla lotnisk cywilnych i nie mogą tworzyć przeszkód lotniczych ani zagrożeń dla ruchu lotniczego.

Ponieważ wnioski raportu i postępowania z udziałem społecznym wskazują na potrzebę precyzyjnego wyznaczenia granic obszaru oraz zależność tych granic od doboru określonych rozwiązań technicznych w zakresie ochrony przed hałasem, uznano celowość przyjęcia za podstawę zmiany obecnego obszaru ograniczonego użytkowania analizy porealizacyjnej, która będzie bazować na wynikach nakazywanego stałego monitoringu hałasu i pomiaru ciągłego poziomów hałasu w środowisku. W ocenie organu takie postanowienia w sposób maksymalny i najbardziej obiektywny doprowadzą do określenia rzeczywistego rozkładu poziomów hałasu w środowisku i pozwolą na właściwą ocenę przesłanki tworzenia obszaru zawartej w sformułowaniu „mimo zastosowania dostępnych środków technicznych...”. Takie podejście, w połączeniu z odpowiednim wyborem reprezentatywnych punktów pomiaru hałasu pozwoli zdaniem organu na systemowe podejście i takie też rozwiązanie zagadnienia koniecznych do wprowadzenia środków technicznych z zakresu ochrony przed hałasem (rodzaj i parametry osłon akustycznych, zieleni izolacyjnej lub inne). Zastosowanie powyższego trybu nie będzie w ocenie organu źródłem zagrożeń dla środowiska i znaczącego pogorszenia warunków życia ludzi albowiem przyjęcie przedstawionego w raporcie „wariantu optimum” i zakładane stopniowe zwiększanie liczby operacji lotniczych dają udokumentowane podstawy dla przyjęcia, iż istnieją możliwości ograniczenia zagrożenia ponadnormatywnym hałasem w porze dnia oraz w porze nocy przy obsłudze 111 startów i lądowań w okresie pojedynczej doby, a więc przy istotnie większej liczbie operacji w stosunku do wykonywanych obecnie.

Z powyższych względów nałożono na inwestora na podstawie art.56 ust.4 ustawy – Prawo ochrony środowiska obowiązki określone w pkt II decyzji. W myśl tego przepisu decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach można na wnioskodawcę nałożyć m.in. obowiązki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a także wykonania kompensacji przyrodniczej.

Z uwagi na zakres i natężenia oddziaływania na środowisko portu lotniczego po jego rozbudowie i niezbędność pozyskania danych na potrzeby prawidłowego określenia zabezpieczeń technicznych i modyfikacji obszaru ograniczonego użytkowania, na inwestora nałożono na podstawie art.56 ust.4 pkt 2 ustawy – Prawo ochrony środowiska obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej. Kierując się opisaną powyżej metodyką stworzenia rozwiązań w zakresie ochrony przed hałasem lotniskowym uznano również, że analiza porealizacyjna powinna być sporządzona po okresie co najmniej 12 miesięcy wykonywania pomiarów ciągłych i funkcjonowania monitoringu hałasu w warunkach po zakończeniu realizacji Etapu I rozbudowy.

Dodatkowym uzasadnieniem dla obowiązku analizy porealizacyjnej jest również okoliczność, że zgodnie z art. 155 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 przepisów tej ustawy zobowiązujących podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie stosuje się w odniesieniu do podmiotów posiadających decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wydane na podstawie przepisów dotychczasowych.

Kierując się brzmieniem art. 48 ust.2 ustawy – Prawo ochrony środowiska niniejszą decyzję wydano po uzgodnieniu z Marszałkiem Województwa Pomorskiego, zawartym w ostatecznym postanowieniu znak DROŚ.E.EU.MJ.ozs.7660-46/08 z dnia 18.08.2008 r. oraz z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Gdańsku, zawartym w ostatecznym postanowieniu znak SE.NS-80/4961/78/AS/08 z dnia 17.09.2008 r. Wobec drugiego z wymienionych postanowień wniesione zostały 2 zażalenia do Głównego Inspektora Sanitarnego. Rozstrzygnięcie w zakresie

zażalenia wniesionego przez Panią Beatę Bednarczyk, zawarte zostało w postanowieniu nr GIS-HŚ-NZ-0261-83-6-PA/08 z dnia 07.12.2008 r. (wpływ do tut. Organu 07.01.2009 r.) umarzającym postępowanie odwoławcze z uwagi na niewykazanie przez wnoszącą zażalenie, interesu prawnego lub obowiązku, a tym samym brak możliwości uznania jej za stronę w postępowaniu. Rozstrzygnięcie w zakresie zażalenia wniesionego przez Pana Piotra Płoszaję zawarte zostało w postanowieniu nr GIS-HŚ-NZ-0261-83-7/PA/08 z dnia 07.12.2008 r. (wpływ do tut. Organu 07.01.2009 r.) umarzającym postępowanie odwoławcze na podstawie art. 154, ust. 2, pkt 2) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227). Zważywszy na powyższe postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego stało się ostateczne. Uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia ujęte w przywołanych wyżej uzgodnieniach uwzględniono w treści niniejszej decyzji.

W toku postępowania zostały zgłoszone, odnośnie do przedmiotu rozstrzygnięcia, przez Pana Piotra Płoszaję zam. Banino, uznanego przez tut. organ za stronę postępowania (pismem nr WŚ-I-7639/I/11p10/2008/AN z dnia 13.11.2008 r.), uwarunkowania określone w piśmie z dnia 19.11.2008 r., w zakresie minimalizacji hałasu, ograniczenia emisji CO₂, ochrony ptaków, ograniczenia emisji spalin i hałasu ruchu samochodowego, poprawy bezpieczeństwa pasażerów. W toku sporządzania niniejszej decyzji zostały zauważone i rozpatrzone przez tut. Organ w/w uwarunkowania.

Przed wydaniem decyzji tut. Organ, zgodnie z art.10 § 1 Kpa, wyznaczył nadto termin na wypowiedzenie się przez strony co do zebranych dowodów i materiałów w sprawie oraz zgłoszonych żądań. W wyniku obwieszczenia o powyższym do tut. Organu, we wskazanym terminie, wpłynęły uwagi i wnioski w sprawie, pierwsze od Pana Zdzisława Mazurka zam. Gdańsk-Klukowo z dnia 9.12.2008 r., a następnie 29 pism o tożsamej treści.

Wystąpienia powyższe dotyczyły zobowiązania inwestora do:

- wykonania zróżnicowanych elementów ochrony akustycznej terenów zabudowy mieszkalnej jednorodzinnej leżących na północ od planowanej rozbudowy portu lotniczego, narażonych na szczególne oddziaływanie hałasu emitowanego przez lotnisko w postaci wałów ziemnych, pasa zieleni ochronnej, ekranów akustycznych, o wskazywanych w pismach parametrach technicznych („ściany akustyczne chłonne na wysokości 3m”, ekrany porośnięte roślinnością zimozieloną, pas zieleni z drzew wysokich o szer. 100m i in.);
- stworzenia i wdrożenia programu stałego monitoringu emisji hałasu na granicy inwestycji od strony zabudowy mieszkaniowej oraz podawania wyników opinii publicznej;
- sporządzenia analizy komunikacyjnej wzrostu ruchu samochodowego w sąsiedztwie planowanej rozbudowy w układzie wariantowym wraz oceną wpływu na stan środowiska;
- ograniczenia do 5 operacji startu i lądowań samolotów w godzinach 23-7;
- monitorowania emisji hałasu z dostępem danych dla ludności zgodnie z Federalnymi Przepisami Lotniczymi w Stanach Zjednoczonych;
- „wykluczenia samolotów, których emisja hałasu chwilowego na granicy portu lotniczego przekracza 100 dB” lub „wyznaczenie granicy uciążliwego oddziaływania w przestrzeni, izofonę równoważnego poziomu dźwięku 80 dB”;
- przedstawiania corocznych raportów ze spotkań z pilotami mających na celu stosowanie dobrych praktyk cichego startu i lądowania samolotów;
- wybudowania ścian akustycznych od strony ul. Nowatorów ze względu na hałas samochodów;
- dopuszczania do lądowania samolotów z silnikami legitymujących się zmniejszonym zużyciem CO₂;
- podjęcia działań mających na celu ograniczenie zużycia nośników energii na terminalu pasażerskim;
- stosowania naturalnych metod płoszenia ptaków;
- zaprojektowania i wykonania szeregu wskazywanych w pismach inwestycji drogowych lub komunikacyjnych o wskazywanych parametrach;
- budowy dwu niezależnych terminali i dróg ewakuacyjnych.

Po zapoznaniu się z zebranymi w sprawie materiałami uwagi wniósł także Pan Mirosław Żeromski, zam. Banino, radny Gminy Żukowo. Zgłasza on zastrzeżenia co do opisów spotkań przeprowadzanych w dniach 24.07.2008r, 26.09.2008 r. i 3.11.2008 r.; wniosek o zorganizowanie rozprawy administracyjnej na okoliczność roli raportów w procesie wydawania decyzji, wydolności układu komunikacyjnego, wpływu hałasu na warunki życia ludzi; wyliczenia zwiększenia kosztów paliwa ponoszonych przez kierowców korzystających ze zmienionego układu komunikacyjnego po likwidacji odcinka ul. Słowackiego. Podniesiony został również aspekt protestu-zgromadzenia z dnia 14.11.2008 r. przeciwko likwidacji odcinka ul. Słowackiego.

W znaczącej części powyższe zagadnienia były przedmiotem czynności dowodowych przeprowadzonych w toku postępowania, a strony miały bezpośrednią i bieżącą możliwość wypowiedzania się co do tych dowodów. Zgłaszane wnioski i uwagi uwzględniono w części w treści decyzji, ujmując w określanych środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia zagadnienia:

- programu stałego monitoringu emisji hałasu,
- ograniczenia liczby lotów w godzinach nocnych,
- wykonania osłon akustycznych albo innych rozwiązań technicznych chroniących przed hałasem ze szczególnym uwzględnieniem terenów zabudowy mieszkaniowej,
- stosowania energooszczędnych rozwiązań technicznych lub elementów wyposażenia w nowobudowanym terminalu.

W decyzji nie wskazano rodzaju i parametrów technicznych zabezpieczeń w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, przy uzasadnieniu podanym wyżej omawiając obowiązek prowadzenia monitoringu hałasu, wykonania analizy porealizacyjnej i zwiększenia obszaru ograniczonego użytkowania, jak też ze względu na to, że celem zapewnienia odpowiedniej skuteczności tych zabezpieczeń winny być one odniesione do skonkretyzowanych rozwiązań technicznych, przyjętych w projekcie budowlanym obiektów wchodzących w skład inwestycji, na dalszym etapie jej przygotowywania. Ustanowiono jednakże obowiązek uznania ww. zagadnień za wytyczne projektowe oraz realizacji rozwiązań w zakresie ochrony przed hałasem przyjętych w projekcie budowlanym, jak też innych, których celowość realizacji zostanie wskazana w analizie porealizacyjnej. Przewidziano również obowiązek przyjęcia rozwiązań tymczasowych na wypadek wystąpienia istotnych przekroczeń poziomów hałasu do czasu wdrożenia nakazywanego rozwiązania systemowego, opartego o wyniki analizy rzeczywistych poziomów hałasu, ustalonych za pomocą pomiaru ciągłego.

Zwrócić można także uwagę na to, że według danych literaturowych dotyczących hałasu lotniczego rozwiązania powszechnie stosowane dla ograniczenia hałasu drogowego nie wykazują podobnej skuteczności w odniesieniu do ograniczania hałasu lotniczego. Należy także brać pod uwagę, że przyjęte rozwiązania nie mogą ani prowadzić do powstania przeszkód lotniczych, ani zwiększać ryzyka związane z bezpieczeństwem lotów, do czego może prowadzić np. zwiększenie liczby ptaków jako konsekwencja wprowadzenia wielkopowierzchniowych zadrzewień w bliskości pasa startowego. Co za tym idzie rodzaj i parametry tych rozwiązań powinny być wynikiem analizy, która nakazywana jest także niniejszą decyzją.

Zgodnie z art.9 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko informacje dotyczące:

- 1) stanu elementów środowiska, takich jak: powietrze, woda, powierzchnia ziemi, kopaliny, klimat, krajobraz i obszary naturalne oraz wzajemnych oddziaływań między tymi elementami,
 - 2) emisji (w tym hałasu, co obejmuje również wyniki pomiarów),
 - 3) raportów na temat realizacji przepisów dotyczących ochrony środowiska,
- są publicznie jawne i służy do nich prawo swobodnego dostępu na zasadach określonych ww. ustawą. Stąd nie zachodzi potrzeba zobowiązania inwestora do zapewniania takiej jawności.

W decyzji zastosowano ostrzejsze niż izofona 80 dB kryterium określenia granic obszaru potencjalnych uciążliwości dla ludzi i nałożono na inwestora obowiązek wyznaczenia terenu, którego

dotyczą znaczące oddziaływania powodowane emisją hałasu, za pomocą obwiedni izofony 60 dB dla pory dnia i 50 dB dla pory nocy. Uwarunkowanie powyższe odpowiada dotychczasowej metodyce wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Ocena dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie hałasu opiera się o poziom tzw. hałasu równoważnego, stąd nie uwzględniono żądania określenia uwarunkowań za pomocą podanego poziomu hałasu chwilowego. Przepisy o ochronie środowiska narzucają również rozumienie pory dnia i pory nocy, co zostało odzwierciedlone w treści decyzji. Brak jest także, w warunkach obowiązywania w Polsce rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem, podstaw prawnych do narzucenia stosowania zasad i przepisów amerykańskich dotyczących monitoringu hałasu.

Nie uwzględniono także żądań dotyczących wprowadzenia uwarunkowań w zakresie rodzajów lub wymagań technicznych, jakim powinny odpowiadać statki powietrzne, gdyż zarządzający portem lotniczym nie posiada prawnych możliwości wpływu na rodzaj taboru stosowanego przez przewoźników lotniczych. Podobnie, nie uczestniczy on w procesie kształcenia pilotów i nie ma wpływu na szkolenie pilotów. Także zagadnieniem torów dolotu i odlotów z lotniska zajmuje się nie: zarządzający portem lotniczym, lecz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Dostrzegając jednak możliwość organizacyjnego ograniczenia uciążliwości powodowanych hałasem poprzez współdziałanie zarządzającego portem z ww. Agencją, nałożono w decyzji obowiązek określony w pkt II.1.3).

Analiza komunikacyjna, w zakresie odpowiednim do przedmiotu sprawy, została rozszerzona w Aneksie do raportu, wykonanym przez Biuro Projektowo-Doradcze EKOKONSULT, który stanowi jeden z dowodów, na których oparto niniejszą decyzję. Zmiana układu komunikacyjnego będąca następstwem realizacji przedsięwzięcia stanowi uwarunkowanie z zakresu ładu przestrzennego, którego kształtowanie należy do kompetencji organów gminy, tu: Miasta Gdańska. Zasady kształtowania tego ładu określają przepisy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, co w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy znajduje swój wyraz w ustaleniach planu zagospodarowania przestrzennego z 2003 r. i wyłączeniu, w związku z inwestycją, statusu drogi publicznej w odniesieniu do odcinków dróg pozostających w przestrzennej kolizji z inwestycją. Fakt, że zmiany w układzie komunikacyjnym podporządkowane są realizacji celu strategicznego, jakim jest rozbudowa portu lotniczego, która również ma sama w sobie status inwestycji celu publicznego, nie może prowadzić jednak do uznania, że budowa lub przebudowa dróg stanowi część przedsięwzięcia dotyczącego portu lotniczego. Wszystkie wnioski w sprawach usprawnienia komunikacji w rejonie portu lotniczego i ruchu drogowego powinny być zatem kierowane w odrębnym trybie do organów administracji drogowej.

Żądanie sprostowania protokołów dotyczy spotkań prowadzonych z inicjatywy Urzędu Miejskiego w Gdańsku w przedmiocie inwestycji drogowych i wykracza poza przedmiot niniejszej sprawy. Ponieważ także sugerowany przedmiot rozprawy administracyjnej wykracza w konsekwencji w znaczącej części poza przedmiot niniejszej sprawy, a wszystkie okoliczności, które miałyby być tematem rozprawy, są przedmiotem innych dowodów, w tym obejmujących wiadomości specjalne, rzetelność zgromadzonych danych nie była przedmiotem zastrzeżeń, jak też mając na względzie, iż istniała możliwość bieżącego wglądu do akt i wypowiedania się tak przez strony, jak i społeczeństwo co do każdej kwestii istotnej dla sprawy, jak też, że zorganizowane zostały, równoległe do niniejszego postępowania, konsultacje i debaty publiczne dotyczące analizowanej inwestycji i inwestycji drogowych, zważywszy również na czas toczącego się już postępowania, w ocenie organu przeprowadzenie rozprawy administracyjnej na obecnym etapie postępowania nie jest celowe i prowadziło do nieuzasadnionego przedłużenia postępowania.

Zagadnienia bezpieczeństwa osób i dróg ewakuacyjnych wykraczają poza przedmiot niniejszej sprawy. Także stosowane metody płoszenia ptaków nie ulegają zmianie w wyniku inwestycji, a ta jest przedmiotem rozpatrywanej sprawy.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art.46 ust. 4, oraz do zgłoszenia, o którym mowa w art.46 ust. 4a ustawy – Prawo ochrony środowiska; złożenie wniosku albo dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym niniejsza decyzja. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

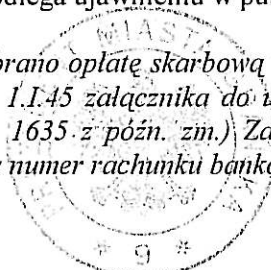
Na podstawie art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO, niniejsza decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Od niniejszej decyzji służy Stronie wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku (Gdańsk, ul. Podwale Przedmiejskie 30) za pośrednictwem Prezydenta Miasta Gdańska w terminie 7 dni od daty jej otrzymania (adres korespondencyjny: Urząd Miejski w Gdańsku - Wydział Środowiska ul. Nowe Ogrody 8/12 80-803 Gdańsk).

Doręczenie niniejszej decyzji uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia. Termin na wniesienie odwołania określono zgodnie z art.34 ust.2 ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO.

Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych .

Za wydanie niniejszej decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł (podstawa prawna: art. 6 ust. 1 pkt 3, art. 8 ust. 1, część I.I.45 załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635 z późn. zm.) Zapłata opłaty skarbowej przez wnioskodawcę nastąpiła w dniu 09.06.2008 r. na numer rachunku bankowego 53 1160 2202 0000 0000 8298 4902



PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA
z up.

Dagmara Nęgórk-Kmieciak
ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU ŚRODOWISKA
KIEROWNIK REFERATU POLITYKI EKOLOGICZNEJ

Załącznik:

Nr 1 Charakterystyka całego przedsięwzięcia

Otrzymują

- ① Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.,
ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk
2. Strony przez obwieszczenie
3. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku
4. PPWIS w Gdańsku
5. a/a

ZAŁĄCZNIK NR 1

do decyzji nr WŚ-I-7639/I/11D/2008-2009/AN
(zgodnie z wymogiem, art. 56 ust.3 ustawy Prawo Ochrony Środowiska)

CHARAKTERYSTYKA przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy”

Przedsięwzięcie obejmuje następujące elementy:

Etap I realizacji w latach 2008 - 2012:

1. rozbudowa płyt postojowych statków powietrznych,

Pierwszy etap rozbudowy płyt postojowych związany jest z budową Terminala 2. Nowa płyta postojowa umożliwi obsługę płytową samolotów zarówno dla etapu 1 budowy Terminala 2, jak i etapu 2 rozbudowy, który będzie realizowany w przyszłości. Łączyć się ona będzie z istniejącą płytą postojową, nową drogą kołowania oraz nowym Terminalem 2. Dzięki jej wybudowaniu Lotnisko zyska 9 nowych stanowisk postojowych dla samolotów kodu C w linii przed terminalem pasażerskim oraz 5 stanowisk dla samolotów kodu C w drugiej linii. Powstanie również wewnętrzna droga kołowania na płycie postojowej. Szacowana powierzchnia płyty to ok. 68.000 m².

Kolejnym etapem rozbudowy płyty postojowej będzie powiększenie istniejącej płyty o ok. 36.000 m² w kierunku Rębiechowa. Obecnie występuje tam nawierzchnia trawiasta. Powierzchnię tę przewidziano do wypełnienia nawierzchnią betonową, przez co uzyska się miejsca postojowe dla samolotów kodu C i D. Odwodnienie powierzchniowe płyty postojowej przewidziano za pomocą ścieku krytego do istniejących kolektorów. Rozbudowa płyty postojowej będzie realizowana sukcesywnie w przypadku rosnącego ruchu samolotów.

Kolejnym elementem związanym z rozbudową płyt postojowych jest budowa płyty postojowej dla lotnictwa General Aviation o powierzchni ok. 25.000m². W części wschodniej lotniska zlokalizowane są istniejące płaszczyzny postoju dla małych samolotów kodu A i B. Planowana rozbudowa płaszczyzn i dróg kołowania łączących płaszczyzny w tym rejonie pozwoli w przyszłości na przebazowanie w ten rejon lotniska całego ruchu dla prywatnego lotnictwa. Zaplanowano tam również lokalizację budynku biurowo-technicznego dla obsługi zaplecza małych samolotów.

Kolejnym elementem rozbudowy płyt postojowych jest budowa przyszłej płyty przedhangarowej dla hangaru 2, która do momentu zbudowania drugiego hangaru pełniła będzie rolę płyty postojowej dla samolotów general aviation. Powierzchnia tej płyty wynosić będzie ok. 6.000 m².

2. budowa stanowiska do odladzania,

Stanowisko odladzania samolotów zlokalizowano na wschód od istniejącej płyty postojowej w połączeniu z projektowaną drogą kołowania. Droga kołowania do stanowiska odladzania odgałęzia się od drogi kołowania równoległej do drogi startowej i za stanowiskiem odladzania włącza się ponownie do drogi kołowania. W związku z powyższym nie występuje blokada dla innych kołujących samolotów. Budowa tego stanowiska o pow. ok. 25 tys. m² związana jest ze zwiększeniem standardu w zakresie ochrony środowiska, związanego z odladzaniem samolotów. Stanowisko zlokalizowane jest na głównym kierunku 29, z którego odbywa się ponad 75% operacji startów i lądowań. Stanowisko będzie umożliwiała jednoczesną obsługę dwóch samolotów kodu C lub jednego kodu D. Wody ze stanowiska w okresie letnim zostaną skierowane do kanalizacji deszczowej, zaś w okresie stosowania środków do odladzania samolotów mieszanina roztopionego lodu wraz z pozostałością środków zostaną odprowadzone do zbiorników biodegradacji. Wokół stanowiska przewidziano płaszczyznę postojową dla sprzętu obsługi technicznej. Dojazd samochodów obsługujących odbywać się będzie drogą techniczną.

3. budowa drogi patrolowo-technicznej etap I od płyty postojowej Nr 1 do płyty Nr B,

Budowa drogi patrolowo-technicznej obejmuje budowę drogi o długości 1.365 m i szerokości 7 m o nawierzchni z betonu asfaltowego. Jest ona konieczna ze względów bezpieczeństwa oraz ze względu na obsługę techniczną samolotów ustawianych na płytach postojowych w części wschodniej lotniska. Konstrukcja tej drogi będzie dostosowana do przewidywanego ruchu i rodzaju obciążeń oraz rodzaju pojazdów.

4. budowa drogi patrolowo-technicznej etap II od płyty postojowej Nr B do progu kierunku 11,

Inwestycja obejmuje budowę drogi o długości ok. 4,7 km po wschodniej, południowej i zachodniej granicy Lotniska biegnącą wzdłuż ogrodzenia Lotniska. Jest ona niezbędna do patrolowania całego terenu przez Służbę Ochrony Lotniska i Straż Graniczną zgodnie z przepisami krajowymi (Prawo Lotnicze, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury) i międzynarodowymi w zakresie bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Będzie to droga jednopasmowa asfaltowa o szerokości 3,5 m z mijankami rozmieszczonym co 300-400 m.

5. budowa terminala pasażerskiego T 2 - etap I,

Terminal 2 (etap 1) będzie miał docelową przepustowość na poziomie ok. 5 mln pasażerów rocznie, co w połączeniu z Terminalem 1 pozwoli na przepustowość roczną na poziomie ok. 7 mln pasażerów. Terminale będą połączone łącznikiem na poziomie I piętra. Budynek Terminala 2 zaprojektowano w układzie półtorapoziomowym. Budynek posiada 3 kondygnacje nadziemne oraz jedną podziemną. Terminal posiadać będzie wymiary 233x83 m. Układ funkcjonalny Terminala 2 jest nowoczesnym rozwiązaniem spełniającym wszelkie wymogi stawiane międzynarodowym portom lotniczym w zakresie standardów operacyjnych i funkcjonalnych, a w szczególności uwzględnia specyficzne wymogi odpraw pasażerskich zgodnie z zasadami układu z Schengen, z zachowaniem stosownych, obowiązujących w Polsce regulacji Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w tym zakresie. Terminal zostanie zaprojektowany w sposób umożliwiający modułową rozbudowę w 3 kolejnych etapach, w razie zaistnienia takiej potrzeby.

Zadanie obejmuje realizację:

- budynku Terminala 2 wraz z łącznikiem z Terminalem 1
- budynku technicznego
- parkingu naziemnego
- dróg wewnętrznych
- terenów zielonych
- infrastruktury towarzyszącej.

W projektowanym terminalu wyróżnia się poniższe strefy funkcjonalne:

- Strefa odlotów/przylotów - ze stanowiskami odpraw (Check – In), stanowiska automatyczne (Self Check –In), w strefie tej zlokalizowane będą kasy biletowe, biura linii lotniczych, wynajmu samochodów i inne usługi. Przewiduje się wbudowanie różnego rodzaju punktów handlu i usług dla pasażerów, w tym restauracje i bary. Po dokonanej odprawie pasażer przechodzi przez punkt kontroli bezpieczeństwa wyposażony w urządzenia kontroli osób i bagażu podręcznego, po której następuje ewentualna kontrola paszportowa dla pasażerów NON SCHENGEN i przejście do poczekalni przedodlotowej, pasażerowie SCHENGEN przechodzą bezpośrednio do poczekalni odlotów, następnie przed wejściem na pokład następuje kontrola kart pokładowych. Z poczekalni, pasażerowie przechodzą bezpośrednio rękawami do samolotów lub schodzą schodami do busów i są transportowani do samolotów stojących na pozycjach oddalonych. Strefa dla odprowadzających (Kiss & fly).
- Strefa bagażowni i sortowni – po dokonaniu odprawy przy stanowisku Check – In, bagaż oddany jest transportowany taśmociągami do sortowni, skąd po wykonaniu kontroli bezpieczeństwa zostaje rozwożony na płytę do właściwego samolotu. Bagaż przylatujący wyladowywany jest na

wózki bagażowe, które transportują go do bagażowni gdzie następuje rozładunek na odpowiedni taśmociąg prowadzący do hali odbioru bagażu.

- Strefa magazynów, pomieszczeń technicznych i socjalnych zlokalizowana na kondygnacji -1.
- Strefa obsługi lotniska, pomieszczenia administracyjne, operacyjne i pomocnicze służb portu zaprojektowane zarówno w strefie tzw. landside jak i airside, na parterze i I kondygnacji.

Na terenie nowo projektowanego terminala funkcjonować będą: bary, restauracje, liczne sklepy, oraz punkty usługowe. Rozbudowa Terminala Pasażerskiego w kierunku północno-zachodnim nie koliduje z istniejącą zabudową. Rozbudowa Terminala na zachód jest również wskazana z uwagi na wykorzystanie istniejącej płaszczyzny PPS oraz bezkolizyjne dokowanie dla samolotów kodu D i możliwości zastosowania „rękawów”;

W związku z budową nowego terminala pasażerskiego T 2 po stronie północnej ulicy Słowackiego powstanie parking samochodowy. Parking samochodowy zostanie wykonany wraz z niezbędną infrastrukturą do odprowadzania wód opadowych. Planowa ilość miejsc postojowych około 600.

6. budowa równoległej drogi kołowania,

Budowa drogi kołowania wraz z drogami szybkiego zejścia wzdłuż istniejącej drogi startowej obejmuje inwestycję o powierzchni 155.000 m². Wyniki analizy budowy drogi kołowania równoległej do drogi startowej wykazały, że optymalnym przebiegiem osi drogi kołowania ze względów bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych i wykorzystania terenów przylegających będzie przebieg równoległy do drogi startowej w odległości osiowej 182,5 m. Tak usytuowana droga kołowania pozwoli na dalszą rozbudowę infrastruktury lotniczej po stronie północnej rejonu lotniska oraz budowę stanowiska odladzania i płyt przeddworcowych. Lokalizacja drogi kołowania winna spełniać wymogi kodu referencyjnego lotniska - 4E. Projektowaną drogę kołowania przewidziano o szerokości 23 m z opaskami po 10,5 m, szerokość drogi kołowania zabezpiecza możliwość kołowania samolotów do kodu E włącznie. Realizacja rozbudowy drogi kołowania będzie przebiegać w dwóch etapach. W I etapie rozbudowy lotniska przewidziano budowę drogi kołowania równoległej do drogi startowej od progu 29 w kierunku progu 11.

7. oznakowanie pionowe nawierzchni lotniskowych według stanu istniejącego lotniska po zrealizowaniu Etapu I,

Po zrealizowaniu wszystkich inwestycji lotniskowych Etapu I konieczna jest aktualizacja oznakowania pionowego pola wzlotów. Będzie to realizowane w postaci instalacji podświetlanych tablic informacyjnych widocznych dla pilotów, na których będzie opisana infrastruktura lotniskowa zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

8. budowa bazy technicznej dla sprzętu eksploatacyjnego,

Bazę techniczną dla sprzętu utrzymania letniego i zimowego będzie tworzyć zespół budynków położony na terenach należących do Portu Lotniczego Gdańsk, zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie innych budynków technicznych lotniska (strażnica Lotniskowej Zakładowej Straży Pożarnej oraz Służby Ochrony Lotniska). Baza techniczna obejmuje hale stalowe. Jedna z nich stanowić ma zespół garażowy i warsztat, w drugiej częściowo dwukondygnacyjnej zostanie zgrupowane zaplecze socjalne i pomieszczenia biurowe.

9. budowa systemu odwodnienia nawierzchni lotniskowych,

Projektowana rozbudowa Lotniska powoduje zwiększoną ilość powierzchni utwardzonych co powoduje konieczność zoptymalizowania systemu odprowadzania wód opadowych i nowego podziału na zlewnie. Będzie to system podziemnych zbiorników, który będzie retencjonował część odpływu przed zrzutem do odbiorników zewnętrznych. Dzięki temu systemowi dodatkowo uzyskane zostanie 5-dobowe przetrzymanie środków przeciwołodziennych w celu uzyskania ich biodegradacji w min. 90 %.

10. budowa oświetlenia masztowego płyt postojowych,

Realizacja rozbudowy płyt postojowych niesie za sobą konieczność właściwego oświetlenia stanowisk postojowych samolotów. Dlatego też wykonane zostaną maszty oświetleniowe ze źródłami światła na nich zamontowanymi.

11. budowa podstacji energetycznej,

W celu realizacji rozbudowy Portu Lotniczego, w związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem na energię elektryczną, konieczna jest przebudowa systemów energetycznych portu, w tym w szczególności budowa nowej stacji energetycznej. Stacja ta będzie zlokalizowana przy obecnym hangarze 1 dla samolotów.

12. budowa drogi technicznej na terenie magazynów paliw lotniczych,

W celu połączenia bazy paliw agenta paliwowego Lotos z infrastrukturą Portu konieczne jest wybudowanie drogi technicznej. Droga ta będzie miała pow. $3390 \text{ m}^2 + 880 \text{ m}^2$ pobocza obustronne. Oprócz bazy paliwowej połączy ona również bocznice kolejową z infrastrukturą Portu.

13. budowa biurowca dla Straży Granicznej i Urzędu Celnego,

Ze względu na dynamicznie rosnący ruch lotniczy oraz oddanie do eksploatacji Terminalu 2 niezbędne jest zapewnienie powierzchni biurowo-socjalnej dla dynamicznie zwiększającej się liczby pracowników Straży Granicznej i Urzędu Celnego. Biurowiec jest potrzebny aby przenieść pracowników tych służb z terminali pasażerskich. Obecnie służby te zajmują terminale pasażerskie. Dzięki częściowemu przeniesieniu tych służb do nowego biurowca w terminalu zostaną tylko pomieszczenia Straży Granicznej i Urzędu Celnego związane wyłącznie z obsługą pasażerów, zaś wszelkie powierzchnie biurowe i socjalne przeniesione zostaną w nową lokalizację. Biurowiec ten będzie rozbudowanym budynkiem administracyjnym Portu z 4 kondygnacjami (3 piętra + piwnica) o powierzchni całkowitej ok. 2.800 m^2 i powierzchni użytkowej 2.400 m^2 . Dzięki tej rozbudowie administracja Portu Lotniczego również uzyska niewielką dodatkową powierzchnię biurową.

14. rozbudowa lotniczej bazy paliwowej

Rozbudowa Portu Lotniczego w Gdańsku wiąże się ze współzależnym zadaniem inwestycyjnym realizowanym przez agenta paliwowego Petrolot. Koncepcja rozbudowy bazy obejmuje analizę rozmieszczenia głównych obiektów:

- zbiorników o pojemności $1\ 000 \text{ m}^3$ (maksymalnej ilości) - zbiornik podziemny o osi pionowej z stałym dachem stalowym, żelbetonowa obudowa, uziemienie, oświetlenie, zasilanie napędów armatury, automatyka w zakresie zabezpieczeń i pomiarów, system odwodnienia, półstała instalacja p.poż. na zbiorniku - piany, zbiornik wyposażony będzie w podwójne dno (z laminatu) z monitoringiem przecieków uniemożliwiającym przedostanie się magazynowanego produktu do gruntu,
- budynku administracyjno-technicznego - o powierzchni około 180 m^2 (w dwóch kondygnacjach) z wydzielonym pomieszczeniem dyspozytora (sterownia, garaż z zapleczem technicznym do drobnych napraw dla jednej cysterny, z kanałem samochodowym, z bramą wjazdową i wyjazdową o powierzchni około 85 m^2 ,
- budynku biurowego (możliwego do wybudowania w przyszłości) - o powierzchni użytkowej około 480 m^2 w dwu kondygnacjach,
- pompowni - trzy jednakowe pompy - 1 obsługa nalewu, 1 obsługa rozładunku terminalu kolejowego, 1 rezerwa,
- stanowiska nalewu autocystern - pojedyncze stanowisko nalewu oddolnego z linią oparową.

W zamierzeniach inwestycyjnych jest wybudowanie:

- budynku biurowego (możliwego do wybudowania w przyszłości) - o powierzchni użytkowej około 300 m^2 ,
- 8 zbiorników do paliwa Jetta po 100 m^3 ,

- 1 zbiornik do paliwa AVGASS o pojemności 50 m³,
- frontu zlewowego,
- stanowiska nalewu cystern.

Planuje się również wykonanie inwestycji związanych z obiosem paliwa lotniczego, modernizację terminalu kolejowego (rozładunek cystern kolejowych) - nowe stanowiska rozładawcze, uszczelnienie torowiska, oświetlenie terminalu (doświetlenie), analiza stanowiska p.poż.

15. rozbudowa bazy technicznej GDN Airport Services;

Ze względu na większą liczbę operacji lotniczych i brakami lokalowymi (warsztaty, magazyny, garaże) agenta handlingowego z tym związanymi konieczna jest budowa bazy technicznej. Baza dla firmy handlingowej jest to adaptacja istniejących garaży dla potrzeb sprzętu do obsługi statków powietrznych oraz dobudowanym budynkiem na cele socjalne. Zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących budynków technicznych.

Kolejnym etapem w ramach tej inwestycji będzie rozbudowa budynku Cargo, w którym GDN Airport Services posiada powierzchnie biurowe i magazynowe. Lokalizację docelową rozbudowy magazynu CARGO przewidziano wzdłuż istniejącego budynku przy płycie postojowej. Płytę postojową CARGO przewidziano na dwa stanowiska. Jeden dla samolotów B-737-900 i jeden ATR-72.

Wokół budynku CARGO przewidziano:

- parking i rampę dla TIRów,
- parkingi dla samochodów ciężarowych i osobowych, zaplecze techniczno-biurowe,
- uwzględniono powierzchnię pod perspektywiczną rozbudowę CARGO,
- aktualizację ogrodzenia oddzielającego teren lotniska od strony ogólnodostępnej,
- dojazd od strony miasta.

Dla potrzeb obsługi magazynu Cargo zostanie rozbudowany istniejący parking samochodowy o dodatkowe stanowiska postoju dla samochodów przywożących i odbierających przesyłki.

Etap II realizacji w latach 2012 -2015:

16. remont nawierzchni Drogi Startowej z poboczem (ulożenie przepustów dla zasilania lamp w nawierzchni Drogi Startowej dla II kategorii lądowania),

Propozycja remontu i wybór technologii remontu nawierzchni drogi startowej oparte zostały na „Ocenie stanu technicznego remontu nawierzchni w Porcie Lotniczym Gdańsk” opracowanej przez Politechnikę Gdańską Katedrę Inżynierii Drogowej (1999 r.).

Prace remontowe zostaną wykonane w celu:

- poprawienia geometrii oraz poprawy profilu podłużnego i poprzecznego nawierzchni drogi startowej,
- wyeliminowanie spękań poprzecznych i tym samym wyeliminowanie uszkodzeń dolnych warstw konstrukcji nawierzchni i podłoża gruntowego spowodowanych przez wodę,
- poprawienie odwodnienia powierzchniowego i głębszego drogi startowej.

Technologia remontu drogi startowej obejmuje:

- frezowanie w miejscach spękań poprzecznych i podłużnych w górnej warstwie asfaltobetonowej,
- ułożenie warstwy wyrównawczej uwzględniając korektę niwelety drogi startowej, łuków pionowych,
- ułożenie warstwy ścieralnej,
- wyprofilowanie w opaskach drogi startowej ścieków otwartych i wykonanie kraterów ściekowych oraz kolektorów wzdłuż drogi startowej,
- wykonanie drenu krawędziowego wzdłuż obu krawędzi drogi startowej.

Remont drogi startowej będzie wykonany bez wyłączenia ruchu lotniczego. Remont podzielono na trzy odcinki:

- remont odcinka o długości około 800 m (próg 11),
- remont odcinka o długości około 800 m (próg 29),

- remont odcinka o długości około 1 200 m (środek drogi startowej).

Z uwagi na zalecenia Aneksu 14 IACO w koncepcji rozbudowy uwzględniono wzdłuż drogi startowej wzmocnienie nośności poboczy trawiastych o szerokości 45 m oraz płaszczyzny bezpieczeństwa końca drogi startowej (RESK) o wymiarach 240 x 120 m.

17. wydłużenie drogi startowej wraz ze światłami nawigacyjnymi,

W przyszłości planowane jest wydłużenie drogi startowej z 2.800 m długości do 3.200 m. Realizacja tej inwestycji umożliwi obsługę większych samolotów (transatlantyckich), wymagających dłuższych dróg startowych. W planach zagospodarowania przestrzennego zarezerwowano tereny dla potrzeb tej inwestycji. W trakcie realizacji zostanie również zmieniony system świateł nawigacyjnych związany z przedłużeniem drogi startowej.

18. wydłużenie drogi kołowania w kierunku 11 wraz ze światłami nawigacyjnymi,

W związku z wydłużeniem drogi startowej z 2.800 m do 3.200 m istnieje konieczność analogicznego wydłużenia drogi kołowania. W trakcie realizacji zostanie zmieniony system świateł nawigacyjnych drogi kołowania.

19. wzmocnienie poboczy trawiastych przy Drodze Startowej (próg 11 i 29),

W ramach remontu drogi startowej, zaplanowano ukształtowane w opaskach po dwóch stronach drogi startowej ścieki otwarte, które przejmą wodę opadową do studzienek ściekowych. Typowe studzienki ściekowe lotniskowe z osadnikami połączone zostaną kanałami rurowymi z istniejącym systemem kanalizacji deszczowej na lotnisku. Dzięki temu wzmocnieniu poprawione zostaną parametry związane z bezpieczeństwem ruchu lotniczego (pobocza trawiaste służą do operacji i akcji awaryjnych lądowań).

20. uzupełnienie oznakowania pionowego lotniska według stanu po zrealizowaniu Etapu II,

Po zrealizowaniu wszystkich inwestycji lotniskowych Etapu II konieczna jest aktualizacja oznakowania pionowego pola wzlotów. Będzie to realizowane w postaci instalacji podświetlanych tablic informacyjnych widocznych dla pilotów, na których będzie opisana infrastruktura lotniskowa zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

21. budowa drogi patrolowo-technicznej Etap III,

Inwestycja ta to kolejny i zarazem ostatni etap budowy drogi patrolowo-technicznej wokół ogrodzenia Portu Lotniczego. Po jej zakończeniu cały obszar airside Lotniska będzie otoczony drogą patrolowo-techniczną, co w zdecydowany sposób zwiększy bezpieczeństwo Portu Lotniczego i jego zdolność techniczną.

22. budowa hangaru II dla samolotów wraz z płytą przedhangarową,

Lokalizację płaszczyzny przedhangarowych przewidziano po wschodniej stronie istniejącej płyty postojowej. Płaszczyznę przedhangarową dla drugiego hangaru przyjęto o pow. ok. 6.000 m². Wykonana ona będzie z nawierzchni betonowej. Konstrukcję przyjęto, jak dla rozbudowy istniejącej płyty postojowej.

23. aktualizacja ogrodzenia lotniska

Po zrealizowaniu całego procesu inwestycyjnego konieczna będzie aktualizacja ogrodzenia lotniska. Nowe ogrodzenie będzie zbliżone do obecnie istniejącego ogrodzenia pod względem konstrukcyjnym i wizualnym, jak również zgodne z zaleceniami i wymogami ICAO oraz krajowych przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu lotniczego.

24. Budowa urządzeń nawigacyjnych

W związku z modernizacją Portu Lotniczego Gdańsk określoną w koncepcji i zwiększeniem się ruchu lotniczego w rejonie gdańskim Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przewiduje doposażenie portu w następujące urządzenia telekomunikacji lotniczej:

- urządzenia radionawigacyjne D-VOR/DME - System D-VOR/DME jest podstawowym systemem odległościowo-kątowym radionawigacji bliskiego i średniego zasięgu stosowanym na lotniskach,
- radar kontroli lotniska ASMI (Airport Surface Movement Indicator) - przeznaczony jest wyłącznie do kontroli ruchu samolotów i pojazdów po drogach kołowania i drodze startowej na lotnisku,
- urządzenia radionawigacyjne ILS-GP/DME II zestaw - w celu stworzenia możliwości precyzyjnego podejścia do lądowania statku powietrznego na drodze startowej z kierunku 11,
- przebudowa istniejących systemów telekomunikacyjnych,
- zmiana lokalizacji anten radiostacji VHF,
- budowa sieci instalacyjnych w nowo wybudowanych obiektach,
- rozbudowa sieci linii telekomunikacyjnych na terenie lotniska,
- rozbudowa oświetlenia nawigacyjnego.

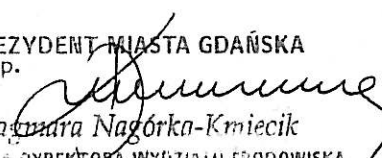
25. Budowa bazy paliwowej

Rozbudowa Portu Lotniczego w Gdańsku wiąże się ze współzależnym zadaniem inwestycyjnym realizowanym przez agenta paliwowego Petrolot. Zadanie to opisano punkcie 14.

26. Montaż zespołu urządzeń radionawigacyjnych typu D VOR/DME

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej planuje montaż zespołu urządzeń radionawigacyjnych typu D VOR/DME w odległości około 2 km na zachód, na przedłużeniu linii pasa startowego, na terenie gminy Żukowo (Rysunek 10a). Zadaniem radiolatarni jest wysyłanie sygnałów radiowych (w systemie impulsowym), umożliwiających samolotom (pozostającym w przestrzeni powietrznej nad danym terytorium) określenie ich położenia i wysokości. Działa na zasadzie wysyłania sygnału z urządzenia pokładowego, który odebrany i przetworzony przez radiolatarnię wraca z powrotem do statku powietrznego. Zespół danych urządzeń zapewnia (przy wykorzystaniu fal radiowych) możliwość „kontroli i kierowania” ruchem powietrznym w promieniu - odległości do 400 km od miejsca ich lokalizacji. Realizuje się to za pomocą zainstalowanych (zmontowanych w kolokacji) urządzeń. Działka wytypowana pod lokalizację radiolatarni znajduje się w miejscowości Rębichowo - w obszarze niezabudowanym. Jego bliskie otoczenie stanowią grunty rolne, zaś dalsze to także tereny rolne, ale częściowo zadrzewione. W znacznej odległości, około 50 m - na południowy-zachód, zlokalizowana jest zabudowa siedliskowa, a po stronie zachodniej - w odległości około 180 m - przebiega linia kolejowa.

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA
z up.


Dagmara Nagórka-Kmieciak

ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU ŚRODOWISKA
KIEROWNIK REFERATU POLITYKI EKOLOGICZNEJ

