



SPECYFIKACJA ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

dla przetargu nieograniczonego

SYSTEM STEROWANIA ŚWIATŁAMI NAWIGACYJNYMI

Gdańsk, dnia 16 grudnia 2010 r.

Zatwierdził:

Marzenna Krefft

Wiceprezes Zarządu

Tomasz Klokowski

Prezes Zarządu

Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o. o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk
tel. +48 58 348 11 54 faks +48 58 345 22 83

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku
VII Wydział Gospodarczy KRS pod nr: 0000075422

NIP: 5220010256, Regon: 010365722 Kapitał zakładowy: 100 040 000,00 PLN
Zarząd: Tomasz Klokowski – Prezes Zarządu, Marzenna Krefft – Wiceprezes Zarządu

Spis treści:

Rozdział I	Informacje wprowadzające	str. 3
Rozdział II	Opis przedmiotu zamówienia	str. 4
Rozdział III	Termin wykonania zamówienia	str. 6
Rozdział IV	Warunki udziału w postępowaniu oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania tych warunków	str. 6
Rozdział V	Wykaz oświadczeń oraz dokumentów, jakie mają dostarczyć Wykonawcy w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu	str. 7
Rozdział VI	Informacje o sposobie porozumiewania się Zamawiającego z Wykonawcami oraz przekazywania oświadczeń lub dokumentów	str. 8
Rozdział VII	Termin związania ofertą	str. 8
Rozdział VIII	Opis sposobu przygotowania oferty	str. 8
Rozdział IX	Wadium	str. 9
Rozdział X	Miejsce i termin składania oferty	str. 10
Rozdział XI	Otwarcie ofert	str. 10
Rozdział XII	Opis sposobu obliczania ceny	str. 11
Rozdział XIII	Opis kryteriów wyboru oferty	str. 11
Rozdział XIV	Informacje o formalnościach jakie powinny zostać dopełnione po wyborze oferty w celu zawarcia umowy w sprawie zamówienia publicznego	str. 12
Rozdział XV	Postanowienia umowy	str. 12
Rozdział XVI	Zabezpieczenie należytego wykonania umowy	str. 12
Rozdział XVII	Środki ochrony prawnej	str. 13
Rozdział XVIII	Załączniki do SIWZ	str. 14



ROZDZIAŁ I. - INFORMACJE WPROWADZAJĄCE

1. Przedmiot Zamówienia: **SYSTEM STEROWANIA ŚWIATŁAMI NAWIGACYJNYMI.**
2. Postępowanie zostanie przeprowadzone zgodnie z postanowieniami Zarządzenia nr 32/2010 Zarządu Spółki – Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. z dnia 30.03.2010r. w sprawie opisu procedur stosowanych przez Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. dotyczących zawierania umów dla zadań objętych współfinansowaniem ze środków funduszy Unii Europejskiej, w tym m.in. z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko działania 6.4 oraz 8.4, a także Programu Transeuropejskich Sieci Transportowych TEN-T (treść Zarządzenia jest dostępna na stronie internetowej Zamawiającego w zakładce „Przetargi”).
3. Tryb postępowania: przetarg nieograniczony w rozumieniu Zarządzenia nr 32/2010 Zarządu Spółki – Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. z dnia 30.03.2010r. w sprawie opisu procedur stosowanych przez Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o. dotyczących zawierania umów dla zadań objętych współfinansowaniem ze środków funduszy Unii Europejskiej, w tym m.in. z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko działania 6.3 oraz 8.4, a także Programu Transeuropejskich Sieci Transportowych TEN-T, wskazanego w pkt. 2.
4. Użyte w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia terminy mają następujące znaczenie:
 - 1) **"Zamawiający"** – Port Lotniczy Gdańsk Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą przy ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
 - 2) **"Postępowanie"** - postępowanie o udzielenie Zamówienia publicznego prowadzone przez Zamawiającego na podstawie niniejszej SIWZ;
 - 3) **„SIWZ” lub „Specyfikacja”** – pojęcia tożsame, oznaczające niniejszą Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia;
 - 4) **"Ustawa"** - ustawa z dnia 29 stycznia 2004 roku - Prawo zamówień publicznych (t.j. z dnia 08 czerwca 2010r. Dz.U. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.);
 - 5) **"Zamówienie"** - Zamówienie publiczne udzielone w ramach niniejszego postępowania, którego przedmiot został opisany w SIWZ;
 - 6) **"Wykonawca"** - osoba fizyczna, osoba prawna albo jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej, która ubiega się o udzielenie Zamówienia, złożyła ofertę lub zawarła Umowę w sprawie Zamówienia.
 - 7) **„Opis Przedmiotu Zamówienia”** – dokument stanowiący Załącznik nr 3 do SIWZ, określający wymagania techniczne dotyczące Przedmiotu Zamówienia.
 - 8) **„Umowa” lub „Kontrakt” lub „Umowa w sprawie Zamówienia”** – pojęcia tożsame, oznaczające Umowę zawartą pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą wyłonionym w niniejszym Postępowaniu.
 - 9) **„Plac Budowy” lub „Teren Budowy”** - pojęcia tożsame, oznaczające teren na którym będzie realizowany Przedmiot Zamówienia.
5. **Dane Zamawiającego:**
Dokładny adres do korespondencji w sprawie Zamówienia:
Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.
ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk



Faks do korespondencji w sprawie Zamówienia: **+48 (58) 345 22 83**

Osoba uprawniona do porozumiewania się z Wykonawcami: **Grzegorz Trzoska**

telefon numer: **+48 (58) 3481154**; faks **+48 (58) 3452283**

Numer NIP: 5220010256 **Numer REGON:** 010365722

Bank prowadzący konto Zamawiającego

Nordea Bank Polska S.A., z siedzibą w Gdyni, ul. Kielecka 2, 81-303 Gdynia

Nr Konta bankowego Zamawiającego

PL29 1440 1101 0000 0000 1159 9834

6. Postępowanie prowadzi się w języku polskim.

ROZDZIAŁ II - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

1. Przedmiotem zamówienia jest: **SYSTEM STEROWANIA ŚWIATŁAMI NAWIGACYJNYMI.**
2. Przedmiot zamówienia określa:
 - 1) Niniejsza Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ),
 - 2) Opis Przedmiotu Zamówienia (Załącznik nr 3 do SIWZ).
3. Na przedmiot zamówienia składa się:

Dostarczenie, montaż i uruchomienie systemu sterowania światłami nawigacyjnymi w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy w Gdańsku.
4. Przedmiot zamówienia obejmuje:
 - dostawę urządzeń systemu sterowania światłami nawigacyjnymi
 - dostawę kabli niezbędnych do realizacji zamówienia
 - montaż urządzeń systemu sterowania światłami nawigacyjnymi w poszczególnych obiektach
 - układanie kabli w poszczególnych obiektach i istniejącej kanalizacji kablowej
 - uruchomienie systemu sterowania światłami nawigacyjnymi
 - szkolenia z zakresu eksploatacji i konserwacji systemu sterowania światłami nawigacyjnymi

Wszystkie w/w urządzenia stanowiące Przedmiot Zamówienia powinny spełniać wymagania/standardy określone międzynarodowymi i krajowymi przepisami prawa w zakresie określonym w załączniku nr 3 do SIWZ

Ponadto:

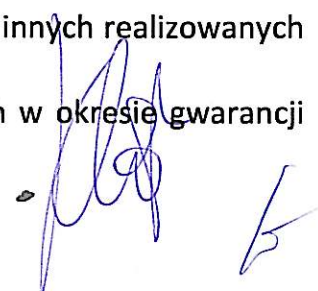
O ile dla realizacji Przedmiotu Zamówienia, będzie konieczne wykonanie innych robót, czynności lub dostawa innych urządzeń, w tym przygotowania dokumentacji projektowej niezbędnej dla wykonania Przedmiotu Zamówienia lub gdy dla wykonania Przedmiotu Zamówienia i/lub używania Przedmiotu Zamówienia lub jego części konieczne będzie uzyskanie jakichkolwiek uzgodnień, pozwoleń to Wykonawca wykona

te czynności oraz uzyska niezbędne uzgodnienia i pozwolenia własnym kosztem i staraniem. Zamawiający udzieli Wykonawcy odpowiednich pełnomocnictw dla wykonania powyższych zobowiązań.

5. Obowiązki Wykonawcy.

Wykonawca zobowiązany jest w szczególności do:

- 1) wykonania prac montażowych wchodzących w zakres Przedmiotu Zamówienia, z zachowaniem norm i standardów jakościowych odnoszących się do tego typu prac, w sposób zgodny z przepisami prawa, a w szczególności ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (t.j. z dnia 17 sierpnia 2006r. Dz. U. Nr 156, poz. 1118 z późn. zmian.) oraz przepisami wykonawczymi wydanymi na jej podstawie oraz innymi powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, w tym także przepisami BHiP i ppoż. oraz ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. (t.j. z dnia 17 maja 2006r. Dz. U. Nr 100, poz. 696 z późn. zmian.) – Prawo Lotnicze i zgodnie z ustaleniami zawartymi w niniejszej SIWZ,
- 2) zapewnienia warunków bezpieczeństwa i ochrony oraz dobór właściwych metod organizacyjno-technicznych stosowanych w zakresie przepisów BHP i PPOŻ, oraz zgodnie z Załącznikami nr 4 i 5 niniejszej SIWZ;
- 3) wykonania Przedmiotu Zamówienia uwzględniając wymagania Zamawiającego związane z utrzymaniem ciągłości pracy i ruchu w Porcie Lotniczym Gdańsk w całym okresie realizacji;
- 4) urządzenia zaplecza dla potrzeb realizacji Zamówienia według własnych potrzeb;
- 5) Wykonawca zorganizuje we własnym zakresie i na własny koszt:
 - a) dostawę energii elektrycznej, wody (i odprowadzenie ścieków), ciepła, gazu i innych mediów a także usunięcia i utylizacji odpadów, w okresie realizacji robót montażowych wchodzących w zakres Przedmiotu Zamówienia,
 - b) utrzymywania miejsca prowadzenia prac w należyтым porządku;
 - c) zabezpieczenia i stałego dozoru nad prowadzonymi pracami;
- 6) Zagospodarowania wszelkich odpadów zgodnie z Ustawą o Odpadach z dnia 27.04.2001 r. (tj. z dnia 14 września 2010r. Dz.U. Nr 185 poz.1243) oraz Ustawą Prawo Ochrony Środowiska z dnia 27.04.2001 r. (t.j. z dnia 23 stycznia 2008r. Dz. U. Nr 25 poz.150 z późn. zm.) i dostarczenia Zamawiającemu odpowiednich dokumentów potwierdzających (Karty Odpadów), oraz wykonywanie Zamówienia zgodnie z warunkami wynikającymi z decyzji Prezydenta Miasta Gdańska o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji z dnia 8 stycznia 2009r. numer WŚ-I-7639/I/11/D/2008-2009/AN;
- 7) wykonania wszystkich czynności, także nieprzewidzianych wprost w Umowie, w szczególności: dostarczenie wszystkich Dokumentów, ukończenie wszystkich prac i dokonanie ich prób, włącznie z usunięciem wszelkich wad; przeprowadzenie rozruchu urządzeń i systemów zainstalowanych w ramach realizacji Przedmiotu Zamówienia;
- 8) uwzględnienia konieczności wykonania Zamówienia w zakresie montażu i uruchomienia poszczególnych elementów w trakcie realizowania innych realizowanych na rzecz Zamawiającego Zamówień przez podmioty trzecie;
- 9) zapewnienia obsługi serwisowej oraz przeglądów gwarancyjnych w okresie gwarancji



ustalonej w Umowie;

- 10) Zapewnienia zgodności realizowanej dostawy z będącymi obecnie w eksploatacji Zamawiającego elementami systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym.
6. Wykonawca udzieli co najmniej 5 letniej gwarancji na systemy i urządzenia wchodzące w skład Przedmiotu Zamówienia.

ROZDZIAŁ III: TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA

1. Termin wykonania przedmiotu Zamówienia: **31.05.2011 roku**.
2. Terminem wykonania Przedmiotu Zamówienia jest dzień zakończenia prac oraz złożenia Zamawiającemu kompletnej, potwierdzonej przez Zamawiającego Dokumentacji Odbiorowej.

UWAGA : *Zamówienie będzie wykonywane w trakcie budowy Drogi kołowania, Stanowiska do odladzania samolotów, Bazy technicznej do przechowywania sprzętu zimowego, Drogi patrolowo-technicznej etap II, Płyty postojowej przedterminalowej, realizowanych przez innych wykonawców Zamawiającego*

ROZDZIAŁ IV: WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU ORAZ OPIS SPOSOBU DOKONYWANIA OCENY SPEŁNIANIA TYCH WARUNKÓW

1. O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy, którzy:
 - 1) posiadają niezbędną wiedzę i doświadczenie oraz dysponują potencjałem technicznym i osobami zdolnymi do wykonania Zamówienia lub przedstawiają pisemne zobowiązanie innych podmiotów do udostępnienia potencjału technicznego i osób zdolnych do wykonania Zamówienia,
 - 2) w zakresie posiadania wiedzy i doświadczenia – wykonali należycie w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, co najmniej jedną dostawę i montaż systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym za kwotę netto minimum 400.000 PLN (słownie: 400.000 złotych).
 - 3) w zakresie sytuacji finansowej - posiadają środki finansowe na rachunku w banku lub w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej lub zdolność kredytową w wysokości co najmniej 400.000 PLN (słownie: czterysta tysięcy złotych).
 - 4) Wykonawcy, którzy ubiegają się wspólnie o udzielenie Zamówienia warunki określone w pkt 1 ppkt 1-3 mogą spełniać łącznie.
2. Ocena spełniania warunków udziału w postępowaniu oraz wykazanie braku podstaw do wykluczenia z postępowania o udzielenie zamówienia dokonywane będą na podstawie dokumentów wymienionych w Rozdziale V, według formuły: spełnia / nie spełnia

**ROZDZIAŁ V: WYKAZ INFORMACJI ORAZ DOKUMENTÓW,
JAKIE MAJĄ DOSTARCZYĆ WYKONAWCY W CELU POTWIERDZENIA
SPEŁNIANIA WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU**

1. W celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu, Wykonawca przedstawia:

- 1) oświadczenie, że Wykonawca spełnia warunki udziału w postępowaniu, według Załącznika nr 7,
- 2) aktualny odpis z właściwego rejestru albo aktualne zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej, jeżeli odrębne przepisy wymagają wpisu do rejestracji lub zgłoszenia do ewidencji działalności gospodarczej, wystawiony nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert,

2. W celu potwierdzenia posiadania przez Wykonawcę niezbędnej wiedzy i doświadczenia oraz że znajduje się on w sytuacji ekonomicznej i finansowej zapewniającej wykonanie Zamówienia:

- 1) wykaz robót, o których mowa w Rozdziale IV pkt 1 ppkt 1), wraz z dokumentami potwierdzającymi, że roboty te zostały wykonane należycie - według Załącznika nr 8 do niniejszej SIWZ;
- 2) informację banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, w którym Wykonawca posiada rachunek, potwierdzającą wysokość posiadanych środków finansowych lub zdolność kredytową Wykonawcy, w kwocie co najmniej 400.000,00 złotych, wystawioną nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu składania ofert.

3. Wykonawcy ubiegający się wspólnie o udzielenie zamówienia:

- 1) ustanawiają pełnomocnika do reprezentowania wykonawców w postępowaniu o udzielenie Zamówienia albo do reprezentowania w postępowaniu i zawarcia umowy w sprawie zamówienia i do oferty dołączają dokument Pełnomocnictwa;
- 2) ponoszą solidarną odpowiedzialność za wszelkie zobowiązania wynikające z Umowy i wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania umowy;

4. Jeżeli wykonawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dostarcza odpowiednie dokumenty wystawione w kraju, w którym ma siedzibę lub miejsce zamieszkania.

5. Forma dokumentów:

- 1) dokumenty są składane w formie oryginałów lub kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem przez Wykonawcę;
- 2) dokumenty sporządzone w języku obcym są składane wraz z tłumaczeniem na język polski,

6. W przypadku złożenia przez wykonawców dokumentów, w których jakiegokolwiek kwoty podane zostały w walutach obcych, zamawiający przeliczy te kwoty na PLN według średniego kursu Narodowego Banku Polskiego obowiązującego w dniu

publikacji ogłoszenia o zamówieniu.

7. W przypadku, gdy wykonawcę reprezentuje pełnomocnik, do oferty należy załączyć pełnomocnictwo z określeniem jego zakresu.

ROZDZIAŁ VI: INFORMACJE O SPOSOBIE POROZUMIEWANIA SIĘ ZAMAWIAJĄCEGO Z WYKONAWCAMI ORAZ PRZEKAZYWANIA OŚWIADCZEŃ LUB DOKUMENTÓW

1. Osobami uprawnionymi do porozumiewania się z wykonawcami są: **Grzegorz Trzoska, telefon numer: +48 (58) 3481154; faks +48 (58) 345 22 83 ,**
2. Oświadczenia, wnioski, zawiadomienia oraz informacje Zamawiający i Wykonawcy przekazują pisemnie lub faksem. Jeżeli dokumenty przekazywane są faksem każda ze stron na żądanie drugiej potwierdza fakt ich otrzymania.

ROZDZIAŁ VII: TERMIN ZWIĄZANIA Z OFERTĄ

1. Termin związania ofertą wynosi **60 dni**. Bieg terminu rozpoczyna się wraz z upływem terminu składania ofert.
2. W uzasadnionych przypadkach Zamawiający może zwrócić się do Wykonawców, na co najmniej 3 dni przed upływem terminu związania ofertą, o wyrażenie zgody na przedłużenie tego terminu o oznaczony okres, nie dłuższy jednak niż **60 dni**.
3. W przypadku przedłużenia terminu związania ofertą, Wykonawca obowiązany jest stosownie przedłużyć ważność wadium lub złożyć nowe wadium na przedłużony okres związania ofertą.

ROZDZIAŁ VIII: OPIS SPOSOBU PRZYGOTOWANIA OFERTY

1. Formularz Oferty wypełniony zgodnie ze wzorem stanowiącym Załącznik nr 1 do SIWZ oraz wszystkie dokumenty wymagane przez SIWZ, należy sporządzić w języku polskim, z zachowaniem formy pisemnej, trwałą i czytelną techniką.
2. Wykonawca składa ofertę w jednym egzemplarzu w zamkniętej kopercie, opieczętowanej pieczęcią firmową Wykonawcy oraz zaadresowanej na Zamawiającego i oznaczonej hasłem:

OFERTA PRZETARGOWA na:

„SYSTEM STEROWANIA ŚWIATŁAMI NAWIGACYJNYMI”.

3. Treść oferty musi odpowiadać treści niniejszej Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia oraz przekazanych przez Zamawiającego Wykonawcy materiałów do ofertowania.
4. Każdy Wykonawca może złożyć tylko jedną ofertę.

5. Zamawiający zaleca, aby każda zapisana strona oferty wraz z załącznikami i dokumentami składającymi się na ofertę była ponumerowana kolejnymi liczbami całkowitymi i podpisana przez osoby uprawnione.
6. Zamawiający zaleca, aby oferta była zestawiona w sposób uniemożliwiający jej samoistną dekompletację oraz zmianę jej zawartości bez widocznych śladów naruszenia.
7. Wszelkie miejsca, w których Wykonawca naniósł zmiany muszą być parafowane własnoręcznie przez osoby podpisujące ofertę.
8. Wykonawca poniesie wszystkie koszty związane z przygotowaniem i złożeniem oferty.
9. Zamawiający nie przewiduje zwrotu kosztów udziału w postępowaniu.
10. Zaleca się aby Wykonawca zdobył, na swoją własną odpowiedzialność i ryzyko, wszelkie dodatkowe informacje, które mogą być konieczne do przygotowania oferty oraz zawarcia umowy i wykonania Przedmiotu Zamówienia.
11. Dokumenty i informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji powinny być umieszczone w wewnętrznej kopercie z oznaczeniem „Tajemnica przedsiębiorstwa”.
12. Oferta musi być opieczętowana i podpisana przez osoby upoważnione do reprezentowania Wykonawcy.

ROZDZIAŁ IX: WYMAGANIA DOTYCZĄCE WADIUM

1. Wykonawca przystępując do przetargu winien wnieść Zamawiającemu wadium w wysokości 30 000,00 złotych (słownie: trzydzieści tysięcy złotych).
2. Wadium wnosi się przed upływem terminu składania ofert.
3. Wadium może być wniesione w jednej lub kilku następujących formach:
 - a) pieniądzu,
 - b) poręczeniach bankowych albo poręczeniach spółdzielczej kasy oszczędnościowo – kredytowej, z tym że poręczenie kasy jest zawsze poręczeniem pieniężnym,
 - c) gwarancjach bankowych,
 - d) gwarancjach ubezpieczeniowych,
 - e) poręczeniach udzielanych przez podmioty, o których mowa w art. 6b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 9.11.2000r. o utworzeniu Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości (Dz.U. z 2007 r. Nr 42, poz. 275, z 2008 r. Nr 116, poz. 730 i 732 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2010 r. Nr 96, poz. 620).
4. Wadium w formie poręczenia lub gwarancji musi być ważne co najmniej przez okres związania ofertą tj. rozpoczynać się najpóźniej w wymaganym dniu złożenia oferty a kończyć się najwcześniej po 60 dniach.
5. W przypadku wniesienia wadium w poręczeniach bankowych lub poręczeniach spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, gwarancjach bankowych, gwarancjach ubezpieczeniowych lub poręczeniach udzielanych przez podmioty, o których mowa w art. 6 b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o utworzeniu Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości (Dz.U. z 2007 r. Nr 42, poz. 275, z 2008 r. Nr 116, poz. 730 i 732 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2010 r. Nr 96, poz. 620)., Wykonawcy zobowiązani są złożyć, przed upływem terminu składania ofert, oryginał dokumentu poręczenia lub

gwarancji stanowiącej wadium. Powyższe dokumenty należy złożyć w kopercie z opisem „Wadium – Przetarg na zakup systemu sterowania światłami nawigacyjnymi”; w siedzibie Zamawiającego – ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk, Sekretariat - I piętro, zaś do ofert należy dołączyć kopie tych dokumentów poświadczone przez Wykonawcę za zgodność z oryginałem.

6. W przypadku wniesienia wadium w pieniądzu, należy dokonać wpłaty przelewem na konto (decyduje data wpływu środków na rachunek Zamawiającego):

Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.

Nordea Bank Polska S.A. z siedzibą w Gdyni

o nr: 38 1440 1101 0000 0000 1195 5371

z dopiskiem „Wadium – Przetarg na „SYSTEM STEROWANIA ŚWIATŁAMI NAWIGACYJNYMI”.

Do ofert należy dołączyć dowód wniesienia wadium w oryginale lub w kopii potwierdzonej za zgodność z oryginałem przez Wykonawcę.

7. Zamawiający zatrzyma wadium, jeżeli Wykonawca, którego oferta została wybrana:
- 1) odmówił podpisania umowy w sprawie zamówienia na warunkach określonych w ofercie,
 - 2) nie wniósł wymaganego zabezpieczenia należytego wykonania umowy,
 - 3) zawarcie umowy w sprawie zamówienia stało się niemożliwe z przyczyn leżących po stronie wykonawcy.
8. W przypadku wadium w formie poręczenia lub gwarancji powinno one zawierać zobowiązanie gwaranta do natychmiastowej zapłaty kwoty wadium w przypadkach określonych w pkt 7.

ROZDZIAŁ X: MIEJSCE I TERMIN SKŁADANIA OFERTY

1. Ofertę należy złożyć najpóźniej do dnia **10.01.2011** do godz. 14:00 w siedzibie Zamawiającego - Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk, Sekretariat - I piętro.
2. Ofertę złożoną po terminie zwraca się bez otwierania po upływie terminu przewidzianego na wniesienie protestu.
3. Oferta musi być opakowana w sposób określony w rozdziale VIII pkt2 niniejszej SIWZ z dopiskiem „**nie otwierać przed godziną 14:05 dnia 10.01.2011 r.**”
4. Wykonawca może zmienić lub wycofać ofertę za pomocą pisemnego zawiadomienia przekazanego przed upływem terminu do składania ofert określonym w pkt 1.

ROZDZIAŁ XI: OTWARCIE OFERT

1. Otwarcie ofert nastąpi w dniu **10.01.2011 r.** o godz. **14:05** w siedzibie Zamawiającego - Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk.
2. Otwarcia ofert dokonuje komisja przetargowa. Otwarcie ofert jest jawne.

3. Podczas otwarcia ofert Zamawiający podaje nazwy (firmy) i adresy Wykonawców a także informacje dotyczące ceny oraz informację czy Wykonawca wniósł wadium w terminie.
4. Wykonawca, który nie będzie obecny przy otwarciu ofert może wystąpić do Zamawiającego z wnioskiem o przesłanie informacji ogłoszonych w trakcie otwarcia ofert.

ROZDZIAŁ XII: OPIS SPOSOBU OBLICZANIA CENY

1. Cena oferty za wykonanie przedmiotu Zamówienia ma charakter ryczałtowy i nie podlega późniejszym zmianom z wyjątkiem przypadków wskazanych w Umowie.
2. Cena oferty za wykonanie Zamówienia musi być podana w polskich jednostkach pieniężnych (złotyach polskich i groszach) i zawierać obowiązujący podatek od towarów i usług oraz inne podatki i daniny publiczne.
3. Wszelkie rozliczenia finansowe między Zamawiającym a Wykonawcą będą prowadzone wyłącznie w złotych polskich.
4. Wykonawca zobowiązany jest do uwzględnienia w cenie oferty za wykonanie przedmiotu Zamówienia wszelkich kosztów związanych z kompleksowym wykonaniem Przedmiotu Zamówienia, w tym kosztów wszelkich prac projektowych, kosztów dostawy, kosztów montażu, rozruchu urządzeń i systemów, szkoleń osób, wskazanych przez Zamawiającego, serwisu i przeglądów gwarancyjnych, jak również wszelkich odbiorów, uzgodnień wynikających z przepisów prawa, SIWZ, a także wszelkich działań wskazanych w SIWZ.

ROZDZIAŁ XIII: OPIS KRYTERIÓW WYBORU OFERTY

1. Opis kryteriów i ich wagi:

Jedynym kryterium oceny jest : Cena brutto – 100%

2. Ocena punktowa dokonana zostanie zgodnie z formułą :

$$\text{Liczba punktów ceny} = W \times \frac{C_{\min}}{C_n} \times 100$$

- W - waga (procentowe znaczenie kryterium)
 C_{\min} - najniższa cena brutto spośród ofert nieodrzuconych
 C_n - cena brutto ocenianej oferty
 100 - wskaźnik stały

Maksymalna ilość punktów możliwych do uzyskania za kryterium wynosi 100.

3. Ocenie będą podlegać wyłącznie oferty nie podlegające odrzuceniu.

4. Za ofertę najkorzystniejszą uznana zostanie oferta, z najniższą ceną brutto.

ROZDZIAŁ XIV: INFORMACJE O FORMALNOŚCIACH
JAKIE POWINNY ZOSTAĆ DOPEŁNIONE PO WYBORZE OFERTY
W CELU ZAWARCIA UMOWY W SPRAWIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO

1. Zamawiający zawiadomi Wykonawcę, który złożył najkorzystniejszą ofertę, o miejscu i terminie zawarcia Umowy.
2. Wykonawcy ubiegający się wspólnie o udzielenie Zamówienia ponoszą solidarną odpowiedzialność za wykonanie Umowy i wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania Umowy.
3. Przed podpisaniem umowy Wykonawca jest zobowiązany wnieść Zabezpieczenie należytego wykonania umowy.

ROZDZIAŁ XV - POSTANOWIENIA UMOWY

1. Na treść Umowy, w sprawie Zamówienia, składają się postanowienia zawarte w następujących dokumentach, według kolejności ich pierwszeństwa dla celów interpretacyjnych:
 - 1) Projekt umowy,
 - 2) niniejsza Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia,
 - 3) oferta Wykonawcy wraz z załącznikami.

ROZDZIAŁ XVI- ZABEZPIECZENIE NALEŻYTEGO WYKONANIA UMOWY

1. Wybrany Wykonawca będzie zobowiązany przed podpisaniem Umowy wnieść zabezpieczenie należytego wykonania, na zasadach określonych we wzorze Umowy w wysokości 10 % ceny umownej brutto.
2. Zabezpieczenie służy pokryciu roszczeń z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy.
3. Zabezpieczenie może być wnoszone w pieniądzu, poręczeniach bankowych lub poręczeniach spółdzielczej kasy oszczędnościowo - kredytowej, z tym, że zobowiązanie kasy jest zobowiązaniem pieniężnym, gwarancjach bankowych, gwarancjach ubezpieczeniowych, poręczeniach udzielanych przez podmioty, o których mowa w art. 6b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000r. o utworzeniu Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości. (Dz.U. z 2007 r. Nr 42, poz. 275, z 2008 r. Nr 116, poz. 730 i 732 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2010 r. Nr 96, poz. 620).
4. Poręczenia i gwarancje muszą zobowiązywać Poręczyciela lub Gwaranta nieodwołalnie i bezwarunkowo do natychmiastowej zapłaty na rzecz Zamawiającego sumy gwarancji z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przez Wykonawcę na każde wezwanie Zamawiającego.

5. W przypadku wnoszenia zabezpieczenia w pieniądzu Wykonawca wpłaca przelewem pełną kwotę na rachunek bankowy Zamawiającego: PL29 1440 1101 0000 0000 1159 9834, Nordea Bank Polska S.A., z siedzibą w Gdyni, ul. Kielecka 2, 81-303 Gdynia.
6. Zabezpieczenie należytego wykonania Umowy w sprawie Zamówienia będzie ważne i wykonalne oraz pozostawać będzie w dyspozycji Zamawiającego do upływu okresów, na jakie zostało ustanowione, zgodnie z postanowieniami Umowy w sprawie Zamówienia.
7. W przypadku wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania Umowy w formie innej niż w pieniądzu, Wykonawca zapewni, aby zabezpieczenie należytego wykonania Umowy było ważne i wykonalne oraz pozostawało w dyspozycji Zamawiającego do upływu okresów, na jakie zostało ustanowione, przy zachowaniu odpowiednich mechanizmów przedłużających okresy obowiązywania tego zabezpieczenia na wypadek przedłużenia okresu wykonywania Umowy lub okresu gwarancyjnego, lub okresu rękojmi. Ponadto, w przypadku wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania Umowy w formie innej niż w pieniądzu, Wykonawca zapewni, aby zobowiązanie wystawcy tego zabezpieczenia było nieodwołalne, zaś kwoty objęte tym zabezpieczeniem płatne były na rzecz Zamawiającego na jego pierwsze żądanie, na podstawie oświadczenia Zamawiającego o zaistnieniu okoliczności uprawniających go do skorzystania z zabezpieczenia, bez konieczności składania przez Zamawiającego dodatkowych dokumentów w tym zakresie.
8. W przypadku wnoszenia zabezpieczenia w innej formie niż w pieniądzu, należy oryginał dokumentu złożyć w siedzibie Zamawiającego: Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk, Sekretariat - I piętro.
9. Zabezpieczenie wnoszone w pieniądzu, poręczeniach bankowych, gwarancjach bankowych lub ubezpieczeniowych powinno być wniesione w pełnej wysokości najpóźniej w dniu zawarcia Umowy i pozostawać w dyspozycji Zamawiającego w okresie realizacji przedmiotu Zamówienia, aż do upływu 30 dni od dnia wykonania Zamówienia i uznania przez zamawiającego za należycie wykonane oraz w wysokości 30 % kwoty zabezpieczenia do upływu 15 dni od zakończenia najdłuższego okresu rękojmi.

ROZDZIAŁ XVII: INFORMACJE DODATKOWE

1. Zamawiający nie dopuszcza składania ofert częściowych.
2. Zamawiający nie dopuszcza składania ofert wariantowych.
3. Zamawiający przewiduje możliwość wprowadzenia zmian w umowie na warunkach i w zakresie przewidzianym w Projekcie umowy.



ROZDZIAŁ XVIII: WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW DO SIWZ

Lp	Treść Załącznika	Nr załącznika
1	Formularz ofertowy – Wzór	nr 1
2	Projekt Umowy	nr 2
3	Opis Przedmiotu Zamówienia	nr 3
4	Wykaz instrukcji i zarządzeń wraz z instrukcjami bezpieczeństwa oraz informacji ppoż. obowiązujących na terenie Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.	nr 4
5	Zasady dopuszczenia pracowników i sprzętu wykonawcy do robót na terenie Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy	Nr 5
6	Decyzja Prezydenta Miasta Gdańska o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji z dnia 8 stycznia 2009r. Nr WŚ-I-7639/I/11D/2008-2009/AN (oddzielny dokument)	Nr 6
7	Oświadczenie o spełnieniu warunków udziału w postępowaniu	Nr 7
8	Wykaz wykonanych dostaw	Nr 8

ZAŁĄCZNIK NR 1.

WZÓR

..... , dnia
/Miejscowość/ /data/

FORMULARZ OFERTY

.....
/pieczęć adresowa Wykonawcy/

Dane dotyczące Zamawiającego: Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.
ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk

Dane dotyczące Wykonawcy :

Nazwa:.....

Siedziba:.....

Nr telefonu/faks:.....

Nr NIP:.....Nr REGON:.....

Odpowiadając na ogłoszenie w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na wykonanie zamówienia :


„SYSTEM STEROWANIA ŚWIATŁAMI NAWIGACYJNYMI”

zgodnie z wymaganiami określonymi w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, zobowiązuję się wykonać Przedmiot Zamówienia:

za cenę brutto: zł

w tym podatek VAT w wysokości %, co daje kwotę podatku zł,



oraz kwotę wynagrodzenia netto: zł.



1. Oświadczamy, że w cenie oferty zostały uwzględnione wszystkie koszty związane z wykonaniem Zamówienia.
2. Oświadczamy, że zapoznaliśmy się ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia wraz z załącznikami, nie wnosimy żadnych zastrzeżeń do jej treści oraz uzyskaliśmy informacje niezbędne do przygotowania oferty.
3. Oświadczamy, że będziemy związani niniejszą ofertą przez 60 dni od terminu składania ofert.
4. Oświadczamy, że Projekt Umowy stanowiący załącznik do SIWZ został przez nas zaakceptowany i zobowiązujemy się - w przypadku wyboru naszej oferty do zawarcia Umowy w miejscu i terminie wyznaczonym przez Zamawiającego oraz na warunkach tam zawartych, oraz wnieść zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości wymaganej w SIWZ.
5. Wadium w wysokości 30 000,- złotych zostało wniesione w formie:

 (dowód załączony do Oferty w sposób wymagany w Rozdziale IX SIWZ).
6. Przedmiot niniejszego Zamówienia wykonamy w terminie przewidzianym w SIWZ.
7. Wyrażamy zgodę na warunki płatności określone we wzorze Umowy.
8. Udzielamy letniej gwarancji (*nie krótszej niż 5 lat*).
9. Przedmiot Zamówienia zamierzamy zrealizować sami */ przy udziale podwykonawców*.
10. Następujące części Zamówienia zamierzamy zlecić podwykonawcom:
 - a)
 - b)
 - c)
11. Integralną częścią oferty są dokumenty:
 - 1)
 - 2)
 - 3)
 - 4)
 - 5)
 - 6)
 - 7)
 - 8)

.....
 podpis osoby upoważnionej
 do reprezentacji Wykonawcy (-ców)

ZAŁĄCZNIK NR 2

PROJEKT UMOWY (stanowi odrębny dokument)

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long vertical stroke, located in the bottom right corner of the page.



UMOWA

zawarta w dniu 2011 roku, w Gdańsku pomiędzy:

Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o. o. ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk, wpisaną do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku VII Wydział Gospodarczy KRS pod nr: 0000075422, posiadająca nr NIP: 5220010256 oraz numer Regon: 010365722, reprezentowaną przez:

1. **Tomasza Kloskowskiego** – Prezesa Zarządu,
2. **Marzenę Krefft** – Wiceprezesa Zarządu

zwaną dalej „Zamawiającym”,

a

reprezentowaną przez:

zwaną w dalszej części „Wykonawcą”.

Niniejsza umowa zostaje zawarta w związku z wyborem oferty Wykonawcy jako najkorzystniejszej w przetargu nieograniczonym na „SYSTEM STEROWANIA ŚWIATŁAMI NAWIGACYJNYMI” przeprowadzonym na podstawie Zarządzenia nr 32/2010 Zarządu Spółki – Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. z dnia 30.03.2010r. w sprawie opisu procedur stosowanych przez Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. dotyczących zawierania umów dla zadań objętych współfinansowaniem ze środków funduszy Unii Europejskiej, w tym m.in. z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko działania 6.4 oraz 8.4, a także Programu Transeuropejskich Sieci Transportowych TEN-T (treść Zarządzenia jest dostępna na stronie internetowej Zamawiającego w zakładce „Przetargi”).

POSTANOWIENIA WSTĘPNE

§ 1

Strony zgodnie ustalają, że na potrzeby niniejszej umowy określenia podane poniżej będą rozumiane w następujący sposób:

1. „Urządzenia” wszystkie urządzenia niezbędne i celowe do użycia przez Wykonawcę w celu wykonania niniejszej Umowy, których własność przejdzie na Zamawiającego w wykonaniu Umowy.
2. „Zakończenie prac” - moment, w którym wykonawca wykonał wszystkie zobowiązania wynikające z niniejszej umowy oraz zakończono odbiór końcowy-
3. SIWZ – Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia w postępowaniu o udzielenie zamówienia, w wyniku którego zawarto niniejszą Umowę stanowiącą jej integralną część.

Pojęcia w niniejszej Umowie pisane z dużej litery a niezdefiniowane powyżej należy rozumieć zgodnie z definicjami ustalonymi dla tych pojęć w SIWZ.

PRZEDMIOT UMOWY

§ 2

Zamawiający zleca a Wykonawca przyjmuje do realizacji zamówienie pn: **„SYSTEM STEROWANIA ŚWIATŁAMI NAWIGACYJNYMI”** na zasadach określonych w niniejszej umowie.

TERMIN REALIZACJI

§ 3

1. Wykonawca wykona przedmiot umowy w terminie do dnia **31 maja 2011 roku**.
2. Wykonawca w ciągu 3 miesięcy od zawarcia umowy przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekt wykonawczy oraz karty katalogowe wszystkich urządzeń wchodzących w skład przedmiotu zamówienia.

WYNAGRODZENIE

§ 4

1. Za wykonanie przedmiotu umowy Zamawiający zapłaci Wykonawcy wynagrodzenie ryczałtowe w wysokości: złotych (..... złotych 00/100) netto plus podatek VAT w wysokości złotych (..... złotych 00/100), co stanowi kwotę brutto w wysokości: złotych (..... 00/100).

2. Kwota wynagrodzenia obejmuje wszystkie koszty związane z realizacją przedmiotu umowy wynikające z SIWZ, a niezbędne dla osiągnięcia celu umowy.

NADZÓR

§ 5

1. Ze strony Zamawiającego obowiązki Koordynatora Zamawiającego będzie pełnił:
2. Ze strony Wykonawcy obowiązki Koordynatora Wykonawcy będzie pełnił:

OBOWIĄZKI WYKONAWCY

§ 6

Wykonawca zobowiązany jest do:

1. Wykonania przedmiotu umowy zgodnie z wymaganiami SIWZ oraz zasadami wiedzy technicznej, wymaganiami wynikającymi z obowiązujących norm i przepisów.
2. Sporządzenia i uzgodnienia z Zamawiającym w terminie 21 dni od daty zawarcia niniejszej umowy harmonogramu realizacji Zamówienia.
3. Zapewnienia energii elektrycznej i innych mediów na potrzeby wykonania zamówienia
4. Dostarczenia certyfikatów i atestów zgodnie z obowiązującymi przepisami.
5. Uczestniczenia w naradach koordynacyjnych organizowanych przez Zamawiającego.
6. Po zakończeniu montażu i uruchomieniu uporządkować pomieszczenia, w których wykonywano prace i przekazać je Zamawiającemu w ramach odbioru końcowego przedmiotu umowy.
7. Zabezpieczania we własnym zakresie odpowiednich warunków socjalnych dla pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu przedmiotu umowy.
8. Przestrzegania warunków bhp i ppoż. w czasie wykonywania prac.
9. Przestrzegania przepisów, procedur i innych uregulowań obowiązujących na terenie Portu Lotniczego Gdańsk.
10. Sporządzenia dokumentacji powykonawczej wykonanych systemów.
11. W okresie gwarancyjnym dokonywania przeglądów technicznych i konserwacyjnych zgodnie z wymaganiami producentów urządzeń

OBOWIĄZKI ZAMAWIAJĄCEGO

§ 7

Zamawiający zobowiązany jest do:

1. Przekazania Wykonawcy pomieszczeń w celu montażu poszczególnych systemów zgodnie z terminami wskazanymi w uzgodnionym w terminie 21 dni od zawarcia umowy z Zamawiającym harmonogramie robót wskazanego w §6 punkt 2 .
2. Dokonywania zgodnie z Umową akceptacji przedstawianych dokumentów i odbiorów prac.

3. Wyznaczenia odpowiednich osób do koordynowania i nadzoru nad wykonywaniem zamówienia.

ODBIÓR PRAC

§ 8

1. Akceptacja dokumentów wchodzących w skład przedmiotu zamówienia nastąpi w terminie 21 dni od przedstawienia ich do akceptacji wraz z kompletem kart katalogowych Urządzeń wchodzących w skład systemu. Akceptacja polegać będzie na ocenie zgodności dokumentów z wymogami SIWZ.
2. Odbiór końcowy nastąpi po dokonaniu montażu i uruchomieniu przedmiotu umowy. O osiągnięciu gotowości do odbioru końcowego przedmiotu umowy Wykonawca powiadomi Zamawiającego pisemnie w terminie na nie mniej niż 14 dni przed terminem zakończenia prac. Przez gotowość do odbioru rozumie się także skompletowanie wszystkich wymaganych przepisami i niniejszą Umową dokumentów odbiorowych.
3. W przypadku stwierdzenia w protokole odbioru wad uniemożliwiających uruchomienie lub/i prawidłową eksploatację poszczególnych urządzeń systemu wchodzących w skład przedmiotu zamówienia Zamawiający może odmówić dokonania odbioru.

ZASADY ROZLICZEŃ

§ 9

4. Podstawą do wystawienia faktury jest podpisany przez Strony protokół odbioru końcowego przedmiotu umowy stwierdzający jej bezusterkowe wykonanie.
5. Zapłata za przedmiot umowy nastąpi przelewem do **30** dni od daty otrzymania przez Zamawiającego odpowiedniej faktury wystawionej zgodnie z niniejszą umową.
6. Zapłata nastąpi na rachunek bankowy Wykonawcy wskazany na fakturze.
7. Za dzień zapłaty uważa się dzień obciążenia rachunku Zamawiającego.

ZABEZPIECZENIE NALEŻYTEGO WYKONANIA UMOWY

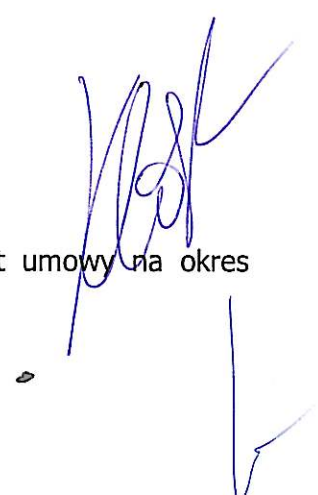
§ 10

1. Wykonawca zobowiązany jest wnieść zabezpieczenie należytego wykonania umowy zgodnie z wymogami SIWZ.

GWARANCJA JAKOŚCI I RĘKOJMIA ZA WADY

§ 11

1. Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji jakości na przedmiot umowy na okres wskazany w ofercie.



2. Wykonawca ponosi odpowiedzialność z tytułu rękojmi za wady przedmiotu umowy zgodnie z przepisami Kodeksu Cywilnego, z tym zastrzeżeniem, że okres rękojmi upływie 30 dni po zakończeniu okresu gwarancji.

KARY UMOWNE

§ 12

1. Kary umowne będą naliczane w następujących wypadkach i wysokościach:
 - 1) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:
 - a. w wysokości 0,1% wartości zamówienia brutto za każdy dzień zwłoki w wykonaniu przedmiotu umowy,
 - b. w wysokości 20% wartości zamówienia brutto, za odstąpienie od umowy z przyczyn zależnych od Wykonawcy,

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 13

1. Na treść Umowy składają się postanowienia zawarte w następujących dokumentach, według kolejności ich pierwszeństwa dla celów interpretacyjnych:
 - 1) niniejsza umowa,
 - 2) Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia,
 - 3) oferta Wykonawcy wraz z załącznikami.
2. Strony ustalają, że na treść umowy że w sprawach nie uregulowanych niniejszą umową stosuje się przepisy kodeksu cywilnego. Niniejsza umowa podlega prawu polskiemu i zgodnie z nim będzie interpretowana.
3. Właściwym do rozpoznania sporów wynikłych na tle realizacji niniejszej umowy jest sąd właściwy dla siedziby Zamawiającego.
4. Umowę sporządzono się w 2 jednobrzmiących egzemplarzach w języku polskim po 1 dla każdej ze stron.



DOREČZENIA

§ 14

Wszelką korespondencj naleŹy kierować na adres:

1. Zamawiający: Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk, tel. +48 (58) 348 11 54, fax. +48 (58) 345 22 83.
2. Wykonawca:

Zamawiający

1.

2.

Wykonawca

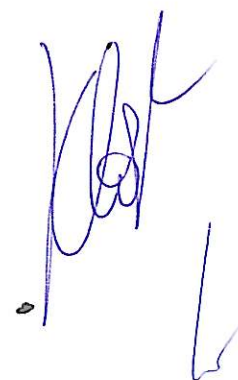
1.

2.



ZAŁĄCZNIK NR 3

Opis Przedmiotu Zamówienia (stanowi odrębny dokument)

A handwritten signature in blue ink, consisting of several stylized, overlapping loops and lines, located in the bottom right corner of the page.

ZAŁĄCZNIK NR 3 DO SIWZ

Opis przedmiotu zamówienia.


1

1. ZADANIA UKŁADU STEROWANIA I MONITOROWANIA SYSTEMU OŚWIETLENIA LOTNISKA (USMS)

1.1 System USMS ma za zadanie zapewnić sterowanie i monitorowanie wszystkich instalacji oświetlenia nawigacyjnego lotniska.

1.2 System USMS należy planować przyszłościowo. Jego elementy muszą gwarantować łatwość rozbudowy dla II/III kategorii lotniska, aby sprostać powiększaniu się lotniska i sprawnie obsługiwać bardzo duże instalacje.

1.3 System ma być od zainstalowania przystosowany do obsługi w przyszłości dla II/III kategorii lotniska i indywidualnego sterowania opravami.

2. NORMY

2.1 System USMS powinien spełniać aktualne normy międzynarodowe, obowiązujące dla zintegrowanych systemów kontroli lotnisk (Wykonawca powinien przedstawić oświadczenie o spełnieniu co najmniej poniższych norm lub zaleceń):

- (a) ICAO Załącznik 14 Tom 1 – Projektowanie i eksploatacja lotnisk.
- (b) ICAO Podręcznik projektowania lotnisk Część 4 – Pomoce wzrokowe (Dok 9157-AN/901, wydanie czwarte - 2004).
- (c) ICAO Podręcznik projektowania lotnisk Część 5 – Układy elektryczne (Dok 9157-AN/901, wydanie pierwsze – 1983).
- (d) PN-ENV 50230 – Lotnicza naziemna instalacja oświetleniowa – Systemy sterowania i monitorowania – Wymagania ogólne
- (e) PN-ENV 50231 - Lotnicza naziemna instalacja oświetleniowa – Regulatory prądu stałego – Warunki techniczne i badania wyposażenia


2.2 System USMS powinien zachować też zgodność z jednostronnymi, obowiązującymi normami FAA tam, gdzie nie kolidują one z normami ICAO:

- (a) FAA AC 150/5340-28 Systemy oświetlenia dróg kołowania w warunkach słabej widoczności.
- (b) FAA AC 150/5340-30A Projektowanie i montaż pomocy wzrokowych na lotniskach.
- (c) FAA AC 150/5345-56 Specyfikacja dla L-890, Systemu sterowania i monitorowania oświetlenia lotniska (USMS).

3. WYMAGANIA OGÓLNE

3.1 System USMS powinien być zaprojektowany z wykorzystaniem najwyższej klasy sterownika programowalnego PLC.

3.2 Oprogramowanie powinno być oprogramowaniem obiektowym i musi być oparte na konfiguracji zapewniającej bezpieczną i szybką rozbudowę w przyszłości II/III kategorii lotniska. Wymagane jest, aby przyszła rozbudowa



modyfikacje dokonywane były poprzez rekonfigurację systemu, a nie przez tworzenie nowego kodu systemu.

3.3 Wymagane jest, aby wyposażenie systemu USMS bazowało na standardowych elementach automatyki przemysłowej o wysokich wartościach parametru MTBF (200 tys. godzin dla PLC, 100 tys. godzin dla paneli LCD) Wykorzystanie komputerów osobistych będzie możliwe jedynie podczas pracy na technicznych stacjach roboczych / monitorujących.

3.4 Komunikacja systemu przebiegać będzie za pośrednictwem standardowych elementów sieci Ethernet. Do komunikacji pomiędzy różnymi budynkami lotniska użyć należy światłowódów, (patrz Załącznik nr 1 Trasa ułożenia światłowódów sterowania pomocami nawigacyjnymi) ułożonych w istniejącej kanalizacji kablowej a wewnątrz budynków użyć należy kabli miedzianych.

3.5 Nowe CCR-y mogą być dodane do systemu po podłączeniu standardowych przewodów Ethernet i ustawienie adresu IP w dodawanym CCR.

4. ZASADA DZIAŁANIA

4.1 Polecenia będą generowane ze Stacji Roboczych Kontrolerów znajdujących się w Wieży Kontroli Lotów lub, po uzyskaniu zezwolenia, ze stacji monitorowania znajdującej się w podstacji ST-1. Polecenia te będą przesyłane do sterownika PLC systemu.

4.2 PLC i systemy wej./wyj. będą służyły do sterowania i monitorowania regulatorów CCR i innych elementów wyposażenia.

4.3 System musi być zdolny do przetwarzania wszystkich informacji, jakie można uzyskać z zainstalowanych w podstacjach regulatorów stałoprądowych IDM 7000 oraz IDM 8000 (ST-1 i ST-2):

STACJA ST-2 (stan istniejący)

- (a) Obwody świateł podejścia zasadniczego 29°APCH, 2 x CCR
- (b) Obwody świateł krawędziowych drogi startowej RWY, 2 x CCR
- (c) Obwody świateł progu 29° THR, 2 x CCR
- (d) Obwód oznakowania pionowego, 1 x CCR
- (e) Obwody systemu wizualnych wskaźników ścieżki schodzenia PAPI kierunku 29 , 2 x CCR
- (f) Obwód opraw b³ykowych podejścia zasadniczego 29° FLASH IDM 7200
- (g) Przełącznik back up IDM 8000 dla CCR w pkt a i b

W ramach dostawy systemu sterowania i monitoringu należy wymienić:

Istniejący regulator stałoprądowy IDM 7000 o mocy 17 kVA – 4 szt. w pkt A i B na nowe urządzenia o parametrach i mocy nie gorszych niż IDM 8000

Istniejący regulator stałoprądowy IDM 7000 o mocy 4 kVA – 2 szt. w pkt C na nowe urządzenia o parametrach i mocy nie gorszych niż IDM 8000

Zasilacz back-upowy o mocy co najmniej 20 kVA do podłączenia zasilaczy 20kVA o parametrach i mocy nie gorszych niż IDM 8000 i ich automatycznego przełączenia w przypadku awarii. Zasilacz back-upowy powinien zapewniać dostęp do tych samych informacji systemu sterowania co zasilacze podstawowe

STACJA ST-1 (stan istniejący)

- (h) Obwody świateł podejścia pomocniczego 11° APCH, 2 x CCR
- (i) Obwody świateł krawędziowych dróg kołowania TWYE 3 x CCR
- (j) Obwody oznakowania pionowego 2 x CCR
- (k) Obwody systemu wizualnych wskaźników ścieżki schodzenia PAPI kierunku 11 2 x CCR
- (l) Odwód świateł stanowiska do odladzania samolotów 1 x CCR

4.4 Informacje o statusie, pochodzące ze wszystkich sterowanych elementów wyposażenia, będą kierowane do plc, gdzie będą monitorowane. W razie jakiegokolwiek awarii uruchamiane będą alarmy techniczne i/lub eksploatacyjne.

4.5 Ekrany stacji roboczych powinny być aktualizowane tak, aby w czasie rzeczywistym wyświetlały informacje oparte na danych pochodzących z PLC.

4.6 Funkcje będą obsługiwane na redundantnej parze sterowników PLC. Zapewnią zarządzanie wszystkimi danymi w czasie rzeczywistym oraz siecią, jak również nadzór nad integralnością wszystkich operacji oprogramowania. Pseudo redundancja oparta np. na jednym PLC z dwoma kanałami jest niedopuszczalna.

4.7 Funkcje PLC będą zapewniały szybki przesył danych. Komunikacja będzie przebiegała głównie w czasie rzeczywistym, aby zapewnić szybkie czasy reakcji. Czas reakcji na polecenie z interfejsu użytkownika (HMI) na wyjście dla sprzętu wynosić będzie standardowo poniżej 300 ms.

5. OPIS SYSTEMU

5.1 Wyposażenie systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym znajdować się będzie w wieży kontroli lotów, podstacjach ST-1 i ST-2 oraz u dyżurnego portu

5.2 Elementy systemu zlokalizowane w wieży kontrolnej:

- (a) Stacje Robocze Kontrolerów obejmują wolnostojące lub do wbudowania pulpity operatora z ekranem dotykowym minimum 17" (nie mogą to być komputery osobiste).
- (b) Ekrany dotykowe będą się charakteryzowały wysoką i regulowaną jasnością i szerokim kątem widzenia. Każda stacja robocza kontrolerów powinna mieć regulowany głośnik do emisji alarmów słyszalnych.

- (c) Dwa, w pełni funkcjonalne, ekrany dotykowe mogą być dedykowane do konkretnych elementów oświetlenia nawigacyjnego np. dróg startowych lub dróg kołowania. Powinny jednak być w stanie obsłużyć inne zadania, a zatem działać jako wsparcie zapasowe dla siebie nawzajem w przypadku awarii.
- (d) Stacje robocze kontrolerów będą zasilane z jednostek UPS na prąd stały (DC-UPS) i podłączone do przełączników w pomieszczeniu technicznym wieży.

5.3 Elementy systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym w St-1

Jedna (1) Techniczna stacja robocza wyposażona w monitor LCD 19' na biurko zainstalowana w St-1 w budynku TOS ekran monitorowania powinien być wyposażony w ten sam schemat synoptyczny, co główny ekran kontrolny stacji roboczych kontrolerów z rozwinięciem funkcji kontrolno monitorujących dla poszczególnych elementów składowych systemu

5.4 Elementy systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym u dyżurnego portu.

- (a) Jedna (1) Techniczna stacja robocza wyposażona w monitor LCD 19' na biurko zainstalowana w budynku TOS (docelowo do przeniesienia do budynku Terminala T-1) ekran monitorowania powinien być wyposażony w ten sam schemat synoptyczny, co główny ekran kontrolny stacji roboczych kontrolerów (CWP)

5.5 Elementy systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym w podstacjach:

- (a) Para sterowników PLC, zainstalowanych w jednej z podstacji.
- (b) Wyposażenie powinno być umieszczone w kompaktowych szafkach zawierających wszystkie niezbędne elementy, takie jak przełączniki, jednostki UPS na prąd stały (DC-UPS) i systemy wej./wyj., aby zagwarantować szybki i bezpieczny montaż.
- (c) Regulatory CCR powinny być podłączone do sieci Ethernet za pomocą kabla kategorii CAT 5e lub wyższego.
- (d) System wej./wyj. będzie używany do monitorowania systemu wewnętrznego (przełączników i jednostek DC-UPS) a także do sterowania / monitorowania ewentualnych urządzeń pomocniczych, takich jak np. oświetlenie przeszkodowe, wskaźniki kierunku wiatru itp.

5.6 Jednostka UPS:

- (a) Elementy systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym dla wszystkich stacji roboczych powinny być zasilane z jednostek UPS o czasie autonomii co najmniej 20 minut.

5.7 Sieć:

- (a) Do komunikacji pomiędzy różnymi budynkami użyć należy pierścieniowej topologii światłowodowej. Zależnie od długości kabli, wykorzystane mogą być światłowody wielomodowe lub jednomodowe.

Światłowód relacji ST2 -PZL- TWR ST2 – TOS oraz TWR – TOS (dostawa i ułożenie w istniejącej kanalizacji)

- (b) Przełączniki powinny być kompatybilne z wybranymi kablami i przepustowością wymaganą dla systemu. W fazie projektowej przeprowadzić należy obliczenia, aby zapewnić bezpieczną eksploatację.

6.

FUNKCJE KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO

6.1 Stacje Robocze Kontrolerów (zlokalizować na ostatniej kondygnacji TWR)

- (a) Stacje Robocze Kontrolerów, znajdujące się w wieży kontroli lotów powinny gwarantować kontrolerom ruchu lotniczego pełną kontrolę nad systemem oświetlenia naziemnego lotniska. Informacje powinny być prezentowane kontrolerom w sposób, który zredukuje ich obciążenie pracą. Dla zapewnienia szybkiego i intuicyjnego interfejsu użytkownika wykorzystać należy ekrany dotykowe.

6.2 Główny ekran sterowania

- (a) Główny ekran sterowania powinien zawierać schemat synoptyczny lotniska wyświetlający aktualny stan systemu oświetlenia nawigacyjnego. Każdy podsystem oświetleniowy powinien być przedstawiany w statusie wyłączony (szary), włączony (barwny) i awaria (migający) za pomocą elementów prezentujących rzeczywiste barwy oświetlenia.
- (b) Główny ekran sterowania powinien bezpośrednio lub za pośrednictwem pomocniczych rozwijanych ekranów udostępniać poniższe funkcje kontrolne:
- Wybór kierunku drogi startowej (DS.): włączanie / wyłączanie sterowania DS dla wybranego kierunku operacji lotniczej. DS wyłączony: wyłączenie wszystkich świateł DS.
 - Jednoprzyciskowy wybór operacji lądowania / startu: wyłączenie zbędnych świateł lądowania dla DS, gdy wybrana jest operacja startu.
 - Co najmniej 9 wstępnie zdefiniowanych konfiguracji oświetlenia DS. Każda pamięć ustawia oświetlenie DS na jeden z wstępnie zaprogramowanych statusów. Zestawy powinny być konfigurowane i ustawiane np. dla różnych warunków meteorologicznych.
 - Indywidualne ustawianie intensywności świecenia dla wszystkich podsystemów oświetlenia. Przyciski zwiększające / zmniejszające intensywność oświetlenia oraz rozwijane menu umożliwiające wykonywanie szybkich zmian.

- Wspólne sterowanie natężeniem oświetlenia dróg kołowania oraz sterowanie włączaniem/wyłączaniem segmentów oświetlenia.
- (c) Ekran powinien też zawierać:
- Wskaźnik uruchomienia aplikacji - potwierdzający, że aplikacja działa.
 - Wskaźnik aplikacji online - potwierdzający, że aplikacja komunikuje się z PLC.
 - Wybór języka (angielski / polski) – wszystkie opisy na ekranach muszą być w języku angielskim (dla serwisu Wykonawcy) oraz polskim (dla użytkownika). Przełączenie języków w dowolnym momencie nie może spowodować jakiegokolwiek zmiany funkcjonalności działania.
 - regulację jasności, wybór koloru tła ekranu, wygaszacz ekranu i sterowniki czyszczenia.
 - Wskaźnik alarmu i sterowanie z wyłączaniem brzęczyka.

6.3 Administrowanie uprawnieniami kontroli

- (a) Powinno być możliwe podzielenie sterowników na co najmniej 3 sekcje lub strefy sterowania. Standardowymi sekcjami sterowania są droga startowa, drogi kołowania oraz elementy pomocnicze.
- (b) Do sterowania każdej sekcji na raz upoważniona może być tylko jedna stacja robocza (stacja robocza kontrolera lub techniczna stacja robocza z uprawnieniami kontrolnymi).
- (c) Stacje robocze powinny otrzymać priorytet na takim poziomie, aby stacja o wyższym priorytecie mogła przejąć kontrolę od stacji o niższym priorytecie i przekazać ją innej, dowolnej stacji.
- (d) System będzie monitorował dostępność stacji roboczych. W przypadku awarii system będzie przenosił automatycznie uprawnienia kontrolne niesprawnej stacji do wstępnie ustalonej stacji.

6.4 Sprzężenie zwrotne sterowania

- (a) Wybór każdego sterownika będzie potwierdzany dźwiękiem.
- (b) Osobno dla różnych sterowników możliwa będzie konfiguracja reakcji na potwierdzenie (brak potwierdzenia, potwierdzenie wyłączenia sterownika, potwierdzenie wszystkich potwierdzeń). Potwierdzenie będzie przeprowadzane za pomocą ekranów podręcznych.
- (c) Przyciski sterowania powinny wskazywać status swoich uprawnień kolorem tekstu sterownika: czarny = upoważniony do kontroli, szary = nieupoważniony do kontroli.
- (d) Przyciski sterowania powinny wskazywać status czynności sterownika za pomocą koloru: granatowy = nieaktywny, tzn. brak urządzeń do sterowania, inne kolory = aktywny.



- (e) Przyciski sterowania powinny wskazywać status sterowników: szary = nie wybrany, barwny = wybrany.
- (f) PLC będzie w sposób ciągły sprawdzał, czy sterowane urządzenia są dostępne, a ich działanie jest zgodne z żądaniem zadany przez sterownik.
- (g) Stacje robocze powinny wskazywać status dostępności i działania za pomocą animacji przycisków sterowania: niemigający = dostępne / działające, migający powoli = dostępne / działające w co najmniej 50%, migający szybko = dostępne / działające mniej niż 50%.

6.5 Załączanie świateł stop poprzeczki gdy zainstalowane:

- (a) Stop poprzeczki mogą działać w trybie automatycznym lub normalnym. Przycisk wyboru powinien być udostępniony na ekranie głównym.
- (b) W trybie automatycznym wszystkie światła stop poprzeczki powinny początkowo włączać się, a powiązane światła naprowadzające powinny się wyłączać. Po wybraniu stop poprzeczki, funkcja zegara powinna wyłączyć stop poprzeczkę i włączyć światła naprowadzające. Po upływie czasu zwłoki światła stop poprzeczki powinny się włączyć, a po kolejnej zwłoce wyłączyć się powinny światła naprowadzające.
- (c) W trybie normalnym, stop poprzeczki powinny być sterowane jak standardowe sterowniki włącz/wyłącz, ale światła naprowadzające powinny być z nim sprzężone.
- (d) Powinno być możliwe podłączenie do systemu czujników i korzystanie w trybie automatycznym z zebranych przez nie danych, zamiast z zegarów.

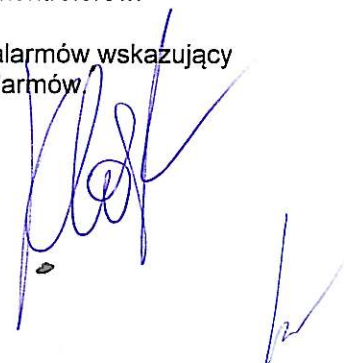
7. FUNKCJE KONSERWACYJNE

7.1 Techniczne Stacje Robocze

- (a) Techniczna stacja robocza ma być zainstalowana w podstacji ST1 w pomieszczeniach służby energetycznej.
- (b) Techniczna stacja robocza powinna posiadać podobną funkcjonalność jak stacje robocze kontrolerów, aby możliwe było dzielenie się tymi samymi informacjami i komunikowanie w prosty sposób. Jednakże, stacje robocze powinny być wyposażone w dodatkowe funkcje do celów konserwacyjnych i monitoringu.
- (c) Powinno być możliwe logowanie do stacji roboczej za pomocą nazwy użytkownika i hasła.

7.2 Główny ekran monitorowania na podstacji

- (a) Główny ekran monitorowania powinien być wyposażony w ten sam schemat synoptyczny, co główny ekran kontrolny stacji roboczych kontrolerów.
- (b) Główny ekran powinien być wyposażony w wyświetlacz alarmów wskazujący co najmniej 5 ostatnich alarmów dla wybranej kategorii alarmów.



- (c) Główny ekran powinien być wyposażony w podobny wskaźnik działania aplikacji, wskaźnik pracy online, wybór języka i wybór ekranu pomocniczego, jak w przypadku interfejsu sterowania.

7.3 Zarządzanie alarmami

- (a) Za pomocą ekranu alarmów ma być możliwe wyświetlanie i potwierdzanie alarmów.
- (b) Alarmy mają być drukowane na drukarce do alarmów. Każdy nowy alarm, jego potwierdzenie i status przywracania do stanu normalnego mają być drukowane.

7.4 Dziennik zdarzeń / alarmów i danych

- (a) Wszystkie zdarzenia mają być wprowadzane do dziennika w bazie danych technicznej stacji roboczej. Baza danych ma być w stanie pomieścić co najmniej 500 000 zdarzeń, a po osiągnięciu tej liczby zacząć nadpisywanie najstarszych rekordów.
- (b) Do wyszukiwania informacji w bazie danych dostępna ma być przeglądarka historii. Informacje mają być prezentowane na ekranie z możliwością drukowania ich w formie raportów.

7.5 System musi monitorować co najmniej poniższe parametry zasilaczy:

- (a) Załączony/wyłączony
- (b) Sterowanie zdalne (wieża) / lokalne
- (c) Awaria CCR
- (d) Przerwana pętla (obwód szeregowy)
- (e) Całkowity czas pracy, czasy pracy z określoną intensywnością, dla każdego zasilacza
- (f) Alarm żywotności źródeł światła dla każdego zasilacza
- (g) Alarm przepalenia źródeł oraz
- (h) Trendy izolacji pętli jak poniżej (stan izolacji, rezystancja izolacji)
- (i) Wartości prądów i napięć

7.6 Schematy trendów oporności izolacji obwodu

- (a) Wszystkie wartości oporności izolacji obwodów szeregowych mają być notowane w bazie danych technicznej stacji roboczej, co godzinę. Baza danych ma być w stanie pomieścić co najmniej 500 000 wartości, a po osiągnięciu tej liczby zacząć nadpisywanie najstarszych rekordów.
- (b) Na ekranie trendów oporności izolacji wyświetlane mają być trendy izolacji w czasie rzeczywistym i trendy archiwalne dla co najmniej 6 wybranych obwodów jednocześnie.

7.7 Monitorowanie systemów sterowania ma zawierać co najmniej:

- (a) Stan stacji roboczych,
- (b) Stan łączy komunikacyjnych.
- (c) Stan pracy PLC
- (d) Stan autoryzacji

7.8 Monitorowanie alarmów ma zawierać co najmniej:

- (a) Lista alarmów
- (b) Powiadomienie o alarmie
- (c) Możliwość sortowania

7.9 Ustawienia parametrów

- (a) Ma być możliwe zmienianie online parametrów systemu w celu dokonania tymczasowych / szybkich modyfikacji w systemie. Powinno być możliwe dokonanie zmian takich jak zdefiniowanie przycisków sterowania, sterowanie regulatorami CCR i konfiguracja typu, podłączenie dodatkowych CCR.
- (b) Inne zmiany powinny być wykonywane offline przez Wykonawcę systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym.
- (c) Możliwość konfiguracji parametrów powinna być ograniczona specjalnymi hasłami.

8. INTERFEJSY

8.1 System sterowania oświetleniem nawigacyjnym ma mieć możliwość połączenia co najmniej

8.2 z systemem meteo,

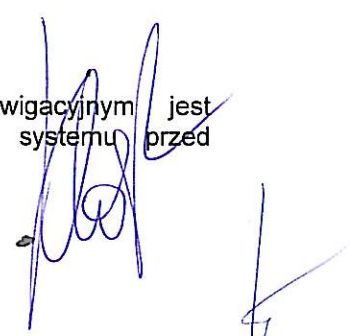
8.3 GPS

8.4 Przed instalacją wykonawca systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym przygotowuje i przedstawi do akceptacji szczegółowy projekt systemu sprzętowego wraz ze schematami szafek rozdzielczych i okablowania. Ostateczny interfejs użytkownika również zostanie przedstawiony do akceptacji po wdrożeniu.

9. TESTY

9.1 Test odbioru fabrycznego (FAT)

- (a) Wykonawca systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym jest zobowiązany przeprowadzić udokumentowany test systemu przed



przystąpieniem do montażu celem sprawdzenia, czy spełnione zostały wszystkie wymagania poszczególnych elementów składowych systemu.

- (b) Test fabryczny sprzętu należy przeprowadzić w miejscu produkcji przy użyciu standardowych procedur kontroli i testowania Wykonawcy. 3 osobowy zespół odbiorczy ze strony użytkownika będzie miał prawo udziału w teście odbioru fabrycznego i udostępnione im będą certyfikaty badania.

9.2 Odbiór techniczny

W czasie odbioru technicznego wykonawca systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym sprawdzi, czy system został prawidłowo zainstalowany oraz skontroluje wszystkie połączenia elementów wyposażenia i funkcje systemu. Wszelkie przeprowadzone testy należy udokumentować.

9.3 Test odbioru w miejscu montażu (SAT)

Wykonawca systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym przeprowadzi test SAT w miejscu montażu celem sprawdzenia, czy system spełnia wszystkie wymagania specyfikacji. Test SAT powinien wykazać bezpieczne działanie oprogramowania i wyposażenia.

10. DOKUMENTACJA

10.1 Dokumentacja będzie składała się z Podręcznika Użytkownika dla kontroli lotów w języku polskim i angielskim. Technicznego Podręcznika Użytkownika i Podręcznika Montażu w języku polskim i angielskim,

10.2 Podręcznik użytkownika będzie zawierał objaśnienie sposobu obsługi pulpitu sterowania sytemu. Techniczny podręcznik użytkownika będzie wyjaśniał sposób użycia interfejsów monitorowania i ustawiania parametrów. Podręcznik montażu będzie opisywał sposób rozmieszczenia wszystkich elementów sytemu oraz ponownego uruchomienia sytemu. Podręcznik montażu powinien też zawierać schematy instalacji elektrycznej skrzynek, schematy rozmieszczenia oraz listę elementów składowych.

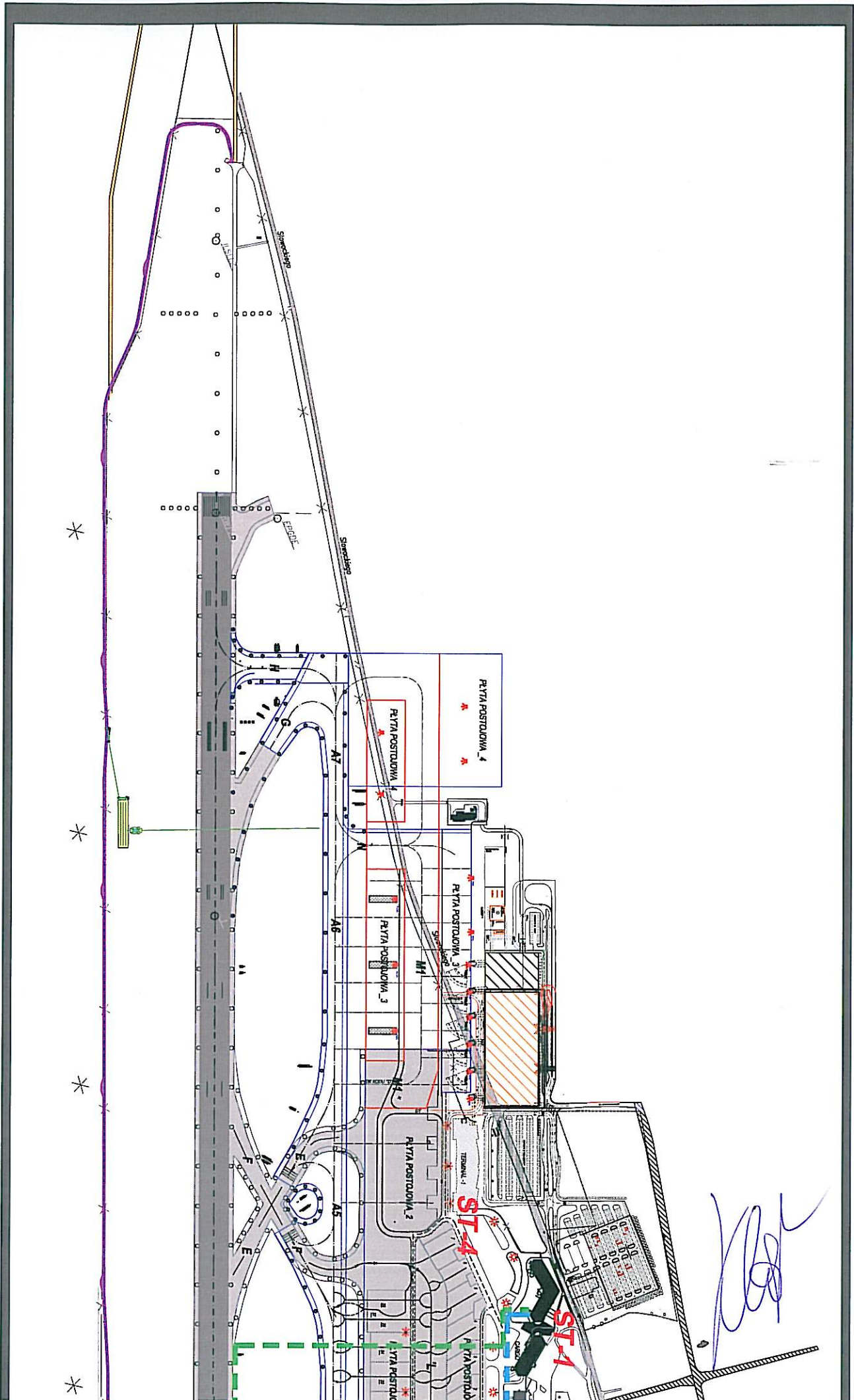
11. SZKOLENIE

11.1 Wykonawca systemu zapewni również następujące sesje szkoleniowe na miejscu montażu:

- Szkolenie kontrolerów ruchu lotniczego – sesja 1 dzień dla wszystkich kontrolerów (maksymalnie 15 osób)
- Szkolenie z konserwacji – sesja dwudniowa (maksymalnie 10)

12. WYPOSAŻENIE DODATKOWE.

12.1 Wykonawca dostarczy kopię bezpieczeństwa dla poszczególnych stanowisk roboczych oraz sterowników PLC na nośnikach elektronicznych i optycznych



[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

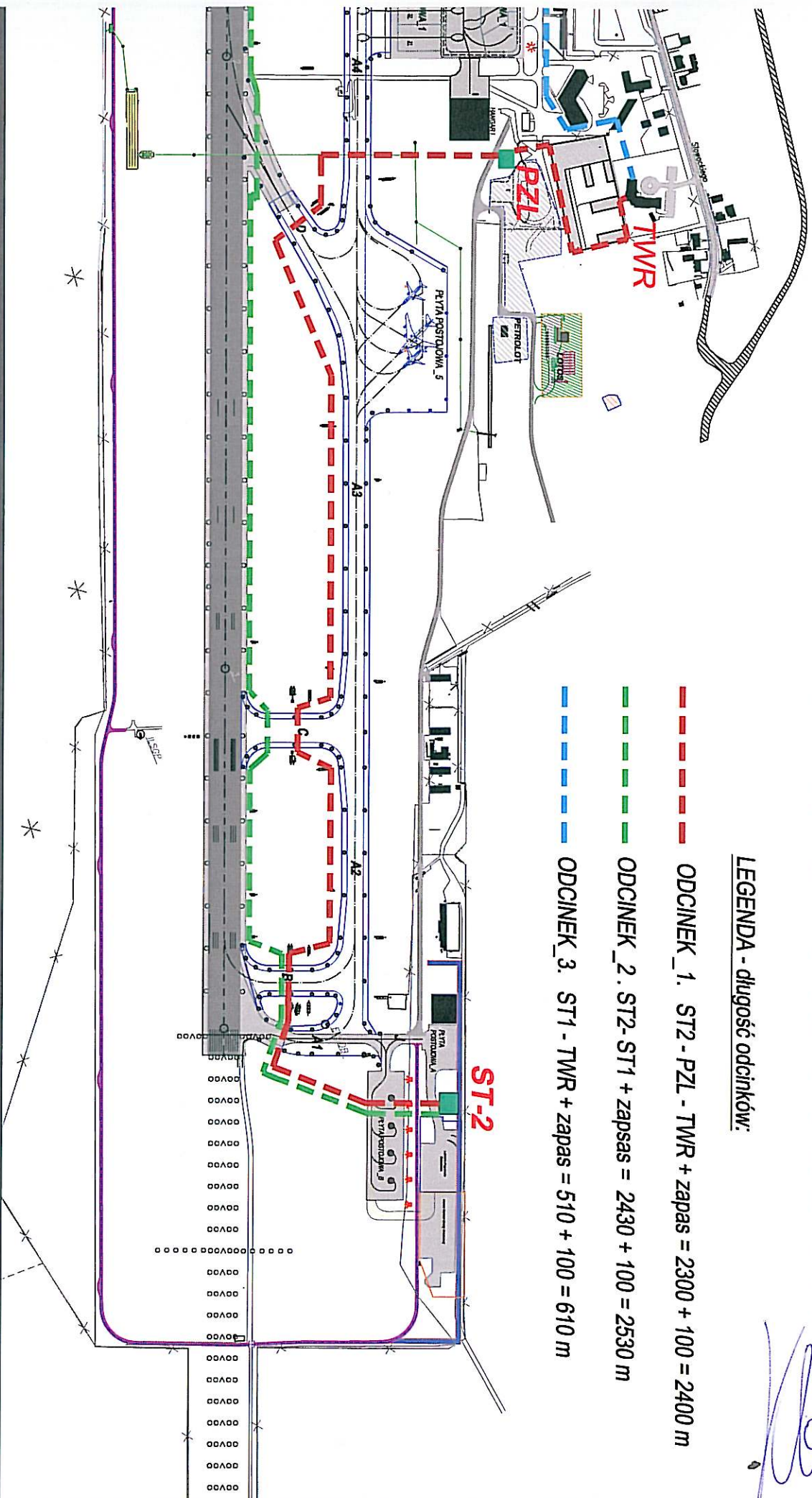
TRASA UŁOŻENIA ŚWIATŁOWODÓW DO STEROWANIA POMOCAMI NAVIGACYJNYMI

LEGENDA - długość odcinków:

— ODCINEK _1. ST2 - PZL - TWR + zapas = 2300 + 100 = 2400 m

— ODCINEK _2. ST2- ST1 + zapas = 2430 + 100 = 2530 m

— ODCINEK _3. ST1 - TWR + zapas = 510 + 100 = 610 m



ZAŁĄCZNIK NR 4

**WYKAZ INSTRUKCJI I ZARZĄDZEŃ WRAZ Z INSTRUKCJAMI BEZPIECZEŃSTWA ORAZ
INFORMACJI PPOŻ OBOWIĄZUJĄCYCH NA TERENIE PORTU LOTNICZEGO GDAŃSK im.
LECHA WAŁĘSY.**

UWAGA:

Wykonawca jest zobowiązany stosować się w całym okresie budowy do zasad określonych wymienionymi dokumentami.

1. Instrukcja o systemie przepustkowym w zakresie organizacji i kontroli ruchu osobowego , materiałowego i pojazdów na terenie Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy wraz z załącznikami **(wersja elektroniczna)**:
 - Zał. Nr 1 – Wniosek o wydanie przepustki dla osoby
 - Zał. Nr 2 – Karta potwierdzenia pobytu
 - Zał. Nr 3 – Wzory przepustek
 - Zał. Nr 3A – Wzory przepustek jednorazowych
 - Zał. Nr 4 – Wniosek o wydanie przepustki samochodowej na pojazd służbowy
2. - Zał. Nr 5 – Wzory przepustek na pojazdy
 - Zał. Nr 6 – Zarządzenie Nr 98/07 z dnia 23 lutego 2007 w sprawie wnoszenia przedmiotów zabronionych do strefy zastrzeżonej i na pokład statku powietrznego
 - Zał. Nr 7 – Zarządzenie Nr 133/08z dnia 05 czerwca 2008 w sprawie prowadzenia przez Służbę Ochrony Lotniska badań w zakresie kontroli trzeźwości
 - Zał. Nr 8 – Wzór legitymacji Urzędu Lotnictwa Cywilnego
 - Zał. Nr 9 ; 9A ; 9B – Wzory upoważnienia Urzędu Lotnictwa Cywilnego do kontroli
 - Zał. Nr 10 – Wzór legitymacji Inspektora Bezpieczeństwa Lotniczego
3. Instrukcja poruszania kierowców i pieszych na terenie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy – listopad 2007 **(wersja elektroniczna)**
4. Instrukcja nadzoru operacyjnego w czasie prowadzenia prac technicznych – sierpień 2007 **(wersja elektroniczna)**
5. Instrukcja bezpieczeństwa pożarowego – Terminal pasażerski oraz inne obiekty Portu Lotniczego Gdańsk Sp. zo.o. **(wersja elektroniczna)**

ZAŁĄCZNIK NR 5

**ZASADY DOPUSZCZENIA PRACOWNIKÓW I SPRZĘTU WYKONAWCY DO ROBÓT NA
TERENIE PORTU LOTNICZEGO GDAŃSK im. LECHA WAŁĘSY**

1. W terminie dwudziestu jeden dni przed przystąpieniem do wykonywania prac na terenie Portu Lotniczego Wykonawca uzgodni z Zamawiającym planowany sposób ochrony placu budowy oraz przekaze informacje dotyczące formalnych uprawnień wybranej firmy do wykonywania zadań w zakresie ochrony.
2. W terminie dwudziestu jeden dni przed przystąpieniem do wykonywania prac na terenie Portu Lotniczego Wykonawca przekaze Zamawiającemu dane osobowe pracowników przewidzianych do wykonywania zadań w zakresie ochrony, w celu stwierdzenia czy spełniają oni wymagania, konieczne do wykonywania prac zgodnie z zapisami określonymi w instrukcjach i zarządzeniach załączonych do SIWZ.
3. W terminie dwudziestu jeden dni przed przystąpieniem do wykonywania prac na terenie Portu Lotniczego Wykonawca przekaze Zamawiającemu dane osobowe pracowników wykonujących przedmiot umowy w celu stwierdzenia czy spełniają oni wymagania konieczne do wykonywania prac zgodnie z wymogami określonymi w przepisach i regulacjach o których mowa w instrukcjach i zarządzeniach załączonych do SIWZ.
4. Koszty dodatkowej ochrony realizowanej przez Zamawiającego w związku z wykonywaniem przedmiotu umowy ponosi Wykonawca.
5. Podmiot wykonujący przedmiot Zamówienia powinien posiadać koncesję w zakresie ochrony osób i mienia realizowaną w formie zabezpieczenia technicznego, przez pracowników posiadających właściwe licencje pracowników zabezpieczenia technicznego, zgodnie z wymogami określonymi w Ustawie o ochronie osób i mienia z dnia 22 sierpnia 1997 roku (Dz.U. Nr 114, poz. 740 wraz z późniejszymi zmianami).
6. W terminie nie później niż trzy dni przed przystąpieniem do prac Wykonawca przekazywać będzie Zamawiającemu, dane osobowe pracowników, którzy będą wykonywali krótkotrwałe roboty specjalistyczne w strefach zastrzeżonych lotniska.
7. Każdy pracownik skierowany do pracy przez Wykonawcę, przed otrzymaniem przepustki uprawniającej do przebywania na terenie stref zastrzeżonych Portu Lotniczego, i przed przystąpieniem do wykonywania prac na terenie Portu Lotniczego, zobowiązany jest do ukończenia szkolenia w zakresie ochrony ppoż. i zabezpieczenia

pożarowego oraz w zakresie innych przepisów obowiązujących na terenie Portu Lotniczego.

8. Szkolenie w zakresie przepisów obowiązujących na terenie Portu Lotniczego przeprowadzone będzie przez Zamawiającego. Opłaty za te szkolenia ponosi Wykonawca. Opłata za szkolenia wynosi 230,00 zł/1osoba.
9. Plac budowy na którym prowadzone będą budowlane prace montażowe może być w każdej chwili poddany kontroli bezpieczeństwa przeprowadzonej przez służby ochrony lotniska.
10. Każdy pracownik skierowany do pracy przez Wykonawcę zobowiązany jest do poddania się kontroli bezpieczeństwa w przypadku przekraczania granic strefy zastrzeżonej lotniska.
11. Wykonawca zobowiązuje się do przestrzegania przepisów obowiązujących na terenie Portu Lotniczego, a w szczególności przepisów określonych w:
 - Instrukcji o systemie przepustkowym w zakresie organizacji i kontroli ruchu osobowego, materiałowego i pojazdów na terenie Portu Lotniczego Gdańsk sp. z o.o. stanowiącej Załącznik nr 1 do niniejszego Załącznika (wersja elektroniczna);
 - Instrukcji poruszania się kierowców i pieszych na terenie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy stanowiącej Załącznik nr 2 do niniejszego Załącznika (wersja elektroniczna);
 - Instrukcji nadzoru operacyjnego w czasie prowadzenia prac technicznych na terenie Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy stanowiącej Załącznik nr 3 do niniejszego Załącznika (wersja elektroniczna);
 - Instrukcji bezpieczeństwa pożarowego. Terminal pasażerski oraz inne obiekty Portu Lotniczego Gdańsk sp. z o.o. stanowiącej Załącznik nr 4 do niniejszego Załącznika (wersja elektroniczna);
12. W przypadku wykonywania prac w strefach zastrzeżonych lotniska Wykonawca przekazywał będzie w formie pisemnej, z jednodniowym wyprzedzeniem uzgodniony z Zamawiającym, plan prac które mają być wykonywane w dniu następnym. Plan prac w szczególności musi zawierać:
 - uzgodnione wcześniej z Zamawiającym godziny rozpoczęcia i zakończenia prac, tak aby nie zakłócało to pracy Portu Lotniczego, a w szczególności odpraw pasażerskich;
 - wykaz prac które mogą powodować uciążliwość w realizacji zadań związanych z funkcjonowaniem Portu Lotniczego;
 - wykaz wnoszonych i wynoszonych przedmiotów których wnoszenie na teren zastrzeżony lotniska jest zabronione.
13. Wykonawca zapewni ochronę przeciwpożarową terenu budowy zgodnie z Ustawą o Ochronie Przeciwpożarowej i innymi przepisami przeciwpożarowymi.



14. Wykonawca ma obowiązek powiadomić Punkt Alarmowy Zakładowej Lotniskowej Straży Pożarnej Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o. o. o terminie i miejscu planowanych prac pożarowo niebezpiecznych.

15. Wykonawca zobowiązuje się do poinformowania Zamawiającego z 60 dniowym wyprzedzeniem o planowanym użyciu urządzeń dźwigowo-transportowych o wysokości przekraczającej 15 metrów w trakcie realizacji przedmiotu zamówienia.

Informacja odnośnie użytych urządzeń dźwigowo-transportowych przez Wykonawcę, jest niezbędna do weryfikacji wedle istniejących uregulowań prawnych i powinna zawierać:

- a) liczbę użytych urządzeń,
 - b) przewidywany termin użycia z uwzględnieniem 60-dni na przekazanie informacji do Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.,
 - c) lokalizację za pomocą współrzędnych według Światowego Systemu Geodezyjnego WGS-84, z dokładnością do 1/10 sekundy,
 - d) mapę w skali 1:25 000 lub dokładniejszej z zaznaczeniem lokalizacji urządzeń,
 - e) wysokość powyżej poziomu terenu, z dokładnością do pół metra,
 - f) wysokość wzniesienia terenu w miejscu zlokalizowania urządzenia dźwigowo-transportowego, w odniesieniu do poziomu morza, z dokładnością do pół metra,
 - g) opis oznakowania dziennego i nocnego.
16. Urządzenia dźwigowo-transportowe nie przekraczające wysokości 15 m powinny być zgłoszone przez Wykonawcę z 7- dniowym wyprzedzeniem Zamawiającemu celem ich weryfikacji i uzyskania akceptacji.
17. Urządzenia dźwigowo-transportowe powinny być wyposażone w oznakowanieienne i nocne.

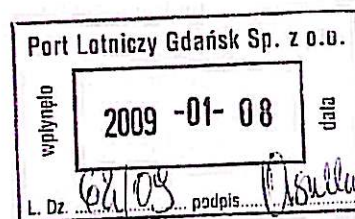
ZAŁĄCZNIK NR 6

**Decyzja Prezydenta Miasta Gdańska
o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji
z dnia 8 stycznia 2009r.
Nr WŚ-I-7639/II/11D/2008-2009/AN
(treść decyzji stanowi odrębny dokument)**



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 odladania,
- 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 podstawy energetycznej,

Handwritten signature in blue ink and a blue arrow pointing downwards and to the right.

- 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 I1 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 wyposażać 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 Rębichowo 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 wyposażać 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 ładowania 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 odladzania 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 połaci 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 stanowią 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, wyposażać 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/II/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 ustalonym 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 Szmitke, 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), Rębichowa (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, Zaspny, 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, Dzierżana, 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 niezadowolonia 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 ładu 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 rozdziału 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 równoległe 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 powodowaną hałasem lotniczym.

Tut. Organ udzielił nadto, w oparciu o wyjaśnienia uzyskane od inwestora i autora raportu, odpowiedzi (pismo nr WS-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 brany 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 ÷ 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, umożliwiła 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 wariacie 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 wniosek autorów raportu wynikający z porównania wariantów, w świetle którego realizacja rozbudowy lotniska w stosunku do trendu stalego pogarszania się klimatu akustycznego i stanu aerosanitarnego w wariacie „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 odladania: 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 odladania nawierzchni utwardzonych ze względu na wymagany stopień biodegradacji środków przeciwoślodzeniowych 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 uwzględni 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 monotonna 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 zmieniają się w istotnym zakresie w stosunku do stanu obecnego, natomiast znacznie wzrosną ich ilości.
- 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 (mieszkaniowo-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 oddziaływać 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. ostoja 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 wskutek 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 obwód 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 Rębichowa. 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 emisje 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, zieleń izolacyjna 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 Płoszaja 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 Płoszaja 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 szczególnie 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 wypowiedzenia 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 zobowiązywania 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 ortu 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 wypowiedziania 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 prowadziłoby 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.

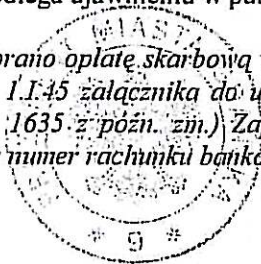
Na podstawie art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO, niniejsza decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Od niniejszej decyzji służy Stronie wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku (Gdańsk, ul. Podwałe 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 1.1.45 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 Nagórka-Kmiecik
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 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 umożliwiało 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 pozostałościami 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 I) 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 taśmociągiem 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 1 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 odladania 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 wlotów. 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 obustronnego. 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.

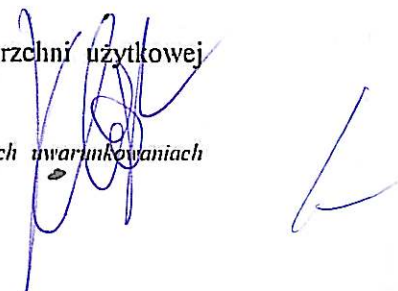
14. rozbudowa lotniczej bazy paliwowej

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 autocystem - 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 docelowej 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 wglębnego drogi startowej.

Technologia remontu drogi startowej obejmie:

- 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 kratek 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 wlotów. 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 określona 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.

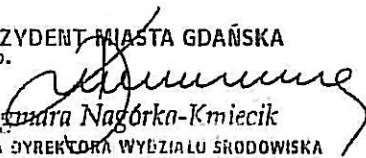
25. Budowa bazy paliwowej

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-Kmieć

ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU ŚRODOWISKA
KIEROWNIK REFERATU POLITYKI EKologicznej

Załącznik nr 7.

.....
(pieczęć adresowa Wykonawcy)

OŚWIADCZENIE

Przystępując do postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego na dostawę systemu sterowania światłami nawigacyjnymi samodzielnie / wspólnie z.....*

Oświadczam (-y), że spełniam(y) warunki udziału w niniejszym postępowaniu o udzielenie Zamówienia i oświadczam(y), że:

1. posiadamy niezbędną wiedzę i doświadczenie oraz dysponujemy potencjałem technicznym i osobami zdolnymi do wykonania zamówienia lub przedstawimy pisemne zobowiązanie innych podmiotów do udostępnienia potencjału technicznego i osób zdolnych do wykonania Zamówienia,
2. znajdujemy się w sytuacji ekonomicznej i finansowej zapewniającej wykonanie Zamówienia,

.....
(podpis osoby uprawnionej do reprezentacji Wykonawcy)

* niepotrzebne skreślić



Załącznik nr 8.

WZÓR

.....

(pieczęć adresowa wykonawcy)

WYKAZ WYKONANYCH DOSTAW

Wykaz wykonanych robót budowlanych potwierdzających spełnianie warunku udziału w postępowaniu z podaniem ich przedmiotu, wartości oraz daty i miejsca wykonywania.

Lp.	Przedmiot zamówienia	Miejsce wykonania	Wartość zamówienia	Data wykonania zamówienia
1.				
2.				
3.				

W załączeniu oświadczenia potwierdzające, że roboty te zostały wykonane należycie.

1.

2.

...

.....dnia.....

podpis osoby uprawnionej do reprezentacji Wykonawcy (-ców)

