

**FIRMA PROJEKTOWO-BUDOWLANA**  
**JERZY JUREWICZ**  
**UL. KOLBERGA 18A/10**  
**81-881 Sopot**

---

TEL. 0-507 16 44 22

**PROJEKT BUDOWLANO – WYKONAWCZY**

**Rozbudowa i przebudowa infrastruktury energetycznej  
w zakresie kabli SN 15kV, nN 0,4kV oraz stacji transformatorowych,  
obiektów towarzyszących i sieci teletechnicznej  
na terenie Portu Lotniczego w Gdańsku przy ul. Słowackiego 200**

LOKALIZACJA

Gdańsk, ul. Słowackiego 200

**Działka nr 40/14 obręb Firoga**

INWESTOR:

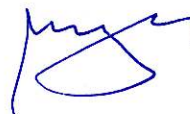
**PORT LOTNICZY im. LECHA WAŁĘSY  
ul. Słowackiego 200  
80 - 298 Gdańsk**

TYTUŁ PROJEKTU:

**STACJA TRANSFORMATOROWA PZL  
PUNKT ZASILANIA LOTNISKA**

PROJEKTANT:

ARCHITEKTURA  
Mgr inż. arch. Piotr Mrugalski  
upr. bud. 727/Gd/73 -POIA-PO-0330  
KONSTRUKCJA  
Inż. Janina Wyrzykowska  
upr.bud.9/66- POM/BO/5481/01/01



SPRAWDZIŁ:

ARCHITEKTURA  
Mgr inż. arch. Małgorzata Mrugalska  
upr. bud. 48/Gd/75 POIA-P0-0329  
KONSTRUKCJA  
Mgr inż. Marian Sak  
upr. bud. 8/66-POM/BO/4272/01



Sopot , grudzień 2008 r.





## **SPIS ZAWARTOŚCI**

### **1. ZAŁĄCZNIKI FORMALNO-PRAWNE**

- decyzja o warunkach lokalizacji inwestycji celu publicznego
- decyzja środowiskowa
- zezwolenie Urzędu Lotnictwa Cywilnego
- oświadczenie o prawie do dysponowania terenem
- wypis i wyrys z rejestru gruntów
- oświadczenie o zgodności
- uprawnienia i zaświadczenia izb branżowych

### **ARCHITEKTURA**

#### **2. OPIS TECHNICZNY**

#### **3. INFORMACJA BIOZ**

#### **4. RYSUNKI**

- plan zagospodarowania terenu
- rzut fundamentów
- rzut przyziemia
- rzuty dachu
- przekrój
- elewacje

### **KONSTRUKCJA**

#### **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

#### **OPIS TECHNICZNY**

#### **OBLICZENIA KONSTRUKCYJNE**

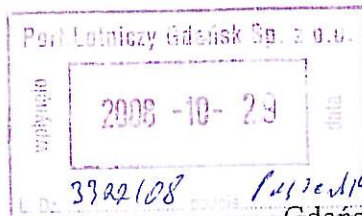
#### **RYSUNKI**

- rzut fundamentów
- stropodach
- ławy i kanały
- zestawienie stali dla rys. nr 3
- zestawienie stali dla rys. nr 2



## **DECYZJA O WARUNKACH ZABUDOWY**





Gdańsk, dnia 27 października 2008r.

WUAiOZ-I-7331/669 /2008/1-BM

*P. T. Walewski*  
*[Signature]*

## DECYZJA

### o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego

Na podstawie art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz.U. Nr 98 poz.1071 z 2000 r. z późniejszymi zmianami), art.4 ust.2 pkt 1, art.50 ust.1 i 4, art.53 ust.4 pkt 9, art.54 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80 poz.717 z 2003 r. z późniejszymi zmianami) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie oznaczeń i nazewnictwa stosowanych w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz w decyzji o warunkach zabudowy (Dz.U. Nr 164 poz.1589 z 2003 r.);

- po rozpatrzeniu wniosku Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o. nr rejestru WUAiOZ/149885 z dnia 9.06.2008r.;

### ustalam lokalizację inwestycji celu publicznego

dla inwestycji polegającej na rozbudowie i przebudowie infrastruktury energetycznej w zakresie kabli SN 15 kV, NN 0,4 kV oraz stacji transformatorowych, obiektów towarzyszących i sieci teletechnicznej na terenie Portu Lotniczego w Gdańsku przy ul. Słowackiego 200.

#### 1. Ustalenia dotyczące warunków i wymagań kształtowania ład przestrzennego:

- nie dotyczy.

#### 2. Ustalenia dotyczące ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu:

- wody opadowe z terenu inwestycji odprowadzić do kanalizacji deszczowej na warunkach gestora tej sieci lub zagospodarować na terenie inwestycji; w przypadku wprowadzania wód opadowych ujętych w systemy kanalizacyjne do ziemi, należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne na wprowadzanie wód i wykonanie urządzeń wprowadzających wody opadowe do ziemi; jakość wprowadzanych w/w wód opadowych do ziemi ujętych w systemy kanalizacyjne winna być zgodna z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24.07.2006r. w sprawie warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód i do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. nr 137 poz. 984),
- wykonawca robót rozbiórkowych jako wytwórca odpadów jest zobowiązany na 30 dni przed podjęciem prac przedłożyć w Wydziale Środowiska informacje o odpadach powstałych w wyniku w/w robót oraz o sposobie ich zagospodarowania zgodnie z ustawą o odpadach (Dz.U. Nr 39 z 2007r. poz. 251 ze zmianami).

#### 3. Ustalenia dotyczące dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej:

- nie dotyczy.

*[Signature]* Za zgodność  
z oryginałem

#### 4. Ustalenia dotyczące obsługi w zakresie infrastruktury technicznej i komunikacji:

- w przypadku konieczności zajęcia pasa drogowego w trakcie realizacji inwestycji, konieczne jest wystąpienie do zarządcy drogi ( za pośrednictwem ZDiZ ) z wnioskiem o udzielenie



zezwolenia na zajęcie pasa drogowego ( przed planowanym zajęciem ) zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego ( Dz. U. Nr 140 z 2004 r. poz. 1481),

#### 5. Ustalenia dotyczące ochrony interesów osób trzecich:

- Obiekt budowlany wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno – budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej - art.5 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jedn. Dz.U. Nr 207 poz.2016 z 2003r. z późniejszymi zmianami).
- Wnioskowana inwestycja nie może pogorszyć warunków technicznych sąsiednich nieruchomości.
- Przed planowanym zajęciem pasa drogowego należy wystąpić do zarządcy drogi ( za pośrednictwem ZDiZ ) z wnioskiem o udzielenie zezwolenia - zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego ( Dz. U. Nr 140 z 2004 r. poz. 1481),

#### 7. Wymagane opinie i uzgodnienia projektu budowlanego:

- wynikające z przepisów odrębnych.

### UZASADNIENIE

W dniu 9.06.2008r. inwestor, Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. wystąpił do Wydziału Urbanistyki, Architektury i Ochrony Zabytków Urzędu Miejskiego w Gdańsku z wnioskiem o ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego dla przedmiotowej inwestycji.

Dla obszaru, w obrębie którego mieści się teren przedmiotowej inwestycji, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego utracił ważność z dniem 1.01.2003r.

W zaistniałej sytuacji, zgodnie z art. 4 ust.2 pkt 1 ustawy z dnia 27.03.2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym „lokalizację inwestycji celu publicznego ustala się w drodze decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego”.

Niniejszą decyzję przygotowano w trybie określonym przez w/w ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Projekt decyzji został sporządzony przez osobę posiadającą uprawnienia wymagane art. 50 ust. 4 w/w ustawy.

Zgodnie z art. 56 w/w ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie można odmówić ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego jeżeli zamierzenie inwestycyjne jest zgodne z przepisami odrębnymi.

Zatem orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA  
z up.  
arch. Andrzej Duch  
DYREKTOR WYDZIAŁU URBANISTYKI  
ARCHITEKTURY I OCHRONY ZABYTKÓW

Załącznik:

- część graficzna mapy syt. – wys.

Otrzymują:

1. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk
2. „Petrolot” Sp. z o.o. ul. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa
3. Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa
4. Wojewódzkie Biuro Geodezji i Urzędzeń Rolnych, ul. Sucha 12, 80-531 Gdańsk
5. Wydział Skarbu w/m
6. Biuro Rozwoju Gdańska
7. a/a
8. a/a BM
9. rejestr

**Pouczenie:**

1. Zgodnie z art. 32, 33, 34 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę należy złożyć do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku wniosek oraz 4 egz. projektu budowlanego opracowanego przez uprawnionego projektanta zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. (Dz.U. Nr 120 poz.1133 z 2003 r.) w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego wraz z opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami wymaganymi przepisami odrębnymi.
2. Zgodnie z wykładnią art.65 w/wym ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, jeżeli dla przedmiotowego terenu zostanie uchwalony plan miejscowy, którego ustalenia będą inne niż w wydanej decyzji, bądź inny wnioskodawca uzyskał pozwolenie na budowę - organ który wydał decyzję o warunkach zabudowy stwierdza jej wygaśnięcie w trybie art.162 § 1 pkt 1 Kodeks postępowania administracyjnego.

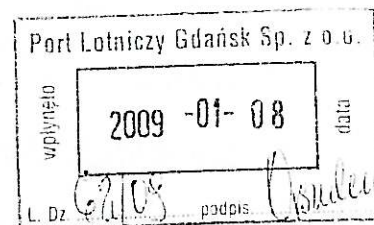
  
**Za zgodność  
z oryginałem**





Gdańsk, dnia 8 stycznia 2009 r.

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



## DECYZJA

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

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

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

## ORZEKAM

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

### Etap I realizacji w latach 2008 - 2012:

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

**Za zgodność  
z oryginałem**

- 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 II wraz ze światłami nawigacyjnymi,
- wzmocnieniu poboczy trawiastych przy Drodze Startowej (próg II i 29),
- uzupełnieniu oznakowania pionowego lotniska według stanu po zrealizowaniu Etapu II,
- budowie drogi patrolowo-technicznej Etapu 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 lądowania akumulatorów należy wyposażać 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;

 Za zgodność  
z oryginałem

- 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 połąci dachowej projektowanego Terminala Nr II - zlewnią Nr 7 do rowu „B”;
    - b) odprowadzenie ścieków deszczowych i roztopowych z terenów utwardzonych projektowanego parkingu - zlewnią Nr 7 do odbiornika, po podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych;
    - c) zbiornik retencyjny dla zlewni Nr 7 oraz osadnik i 2 separatory substancji ropopochodnych wraz z układami sieci kanalizacji deszczowej;

- chyba że ustalenia pozwolenia wodnoprawnego wydanego przez właściwy organ stanowiąc będą inaczej; obiekty Terminala Nr II oraz projektowanego parkingu nie mogą zostać oddane do użytkowania przed oddaniem do użytkowania ww. zbiornika i osadnika;
  - 12) obiekt Terminala II należy, dla potrzeb zabezpieczenia i pomocy medycznej, wyposażyć w pomieszczenie izolatki;
  - 13) należy przyjąć w projektach wszystkich obiektów kubaturowych rozwiązania techniczne mające na celu oszczędność wody lub energii, w szczególności ograniczniki czasowe wypływu wody, płuczki dwudzielne, energooszczędne źródła światła;
3. **wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:**  
- nie określa się
4. **wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:**  
- nie określa się



## II. nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:

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

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

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

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

**Za zgodność  
z oryginałem**

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

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

#### **UZASADNIENIE**

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

Do podania wnioskodawca załączył:

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

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

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

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



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

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

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

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

Na kształt i przebieg niniejszej sprawy rzutuje również okoliczność, iż przedsięwzięcie „Rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk” ujęte jest pod Łp. 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 1 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

 Za zgodność  
z oryginałem

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Zgłoszone uwagi i wnioski dotyczyły ponadto:

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

Do postępowania nie zgłosiły akcesu organizacje ekologiczne.

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

Dodatkowo na etapie sporządzania raportu oddziaływania na środowiska w okresie marzec – kwiecień 2008 r. przeprowadzone zostały wstępne konsultacje społeczne na temat środowiskowych aspektów przygotowania i realizacji planowanej rozbudowy lotniska w Gdańsku. W ramach tych wstępnych konsultacji przygotowano: materiały informacyjne, ankiety w formie drukowanej i cyfrowej opublikowane na stronie internetowej Portu Lotniczego Gdańsk [www.airport.gdansk.pl](http://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. Stokłosy 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

**Za zgodność  
z oryginałem**

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

Główne konkluzje z konsultacji społecznych są następujące:

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

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

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

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

- 1) Budowę trasy ul. Nowej Słowackiego i ulic sąsiednich w Gdańsku

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



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

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

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

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

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

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

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

 Za zgodność  
z oryginałem

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

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

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

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

Głównymi kryteriami branymi pod uwagę przy planowaniu rozbudowy były:

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

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

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



W wyniku analiz wyróżniono następujące warianty:

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

- 8) Na etapie realizacji oraz funkcjonowania portu lotniczego nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na dobrą kulturę. Oddziaływania na krajobraz w trakcie rozbudowy lotniska będą mało znaczące, natomiast zrealizowane obiekty będą nowym, ale uzupełniającym elementem krajobrazu cechującego się monotonną płaską powierzchnią z obiektami infrastruktury np. terminalem, radarem, wieżą kontroli ruchu lotniczego. Funkcjonowanie lotniska wymusza ograniczenia wysokości zabudowy i innych inwestycji oraz zalesiania otaczającego obszaru.
- 9) Gospodarka odpadami w okresie rozbudowy lotniska spowoduje powstanie znaczących ilości odpadów typowych dla dużych budów, w tym mas ziemnych. Rodzaje i ilości odpadów, które będą wytwarzane w czasie prac rozbiórkowych oraz budowlano-montażowych, a także sposób zagospodarowania mas ziemnych zostaną określone w projekcie budowlanym. W czasie eksploatacji rodzaje odpadów wytwarzanych na terenie Portu Lotniczego nie zmieniają się w istotnym zakresie w stosunku do stanu obecnego, natomiast znacznie wzrośnie ich ilość.
- 10) Z funkcjonowaniem lotniska wiąże się ryzyko różnego rodzaju zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego, w tym ryzyka pożaru, wybuchu, katastrofy lotniczej. Powinno się zachować niezbędne odległości zapewniające bezpieczeństwo terenom wrażliwym (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 oddziaływań wynika z art.33 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz.880 z późn. zm.).

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

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

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

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



Za zgodność  
z oryginałem



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. ostoi 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 powtórному 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

*[Podpis]*  
**Za zgodność  
z oryginałem**



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ponieważ wnioski raportu i postępowania z udziałem społecznym wskazują na potrzebę precyzyjnego wyznaczenia granic obszaru oraz zależność tych granic od doboru określonych rozwiązań technicznych w zakresie ochrony przed hałasem, uznano celowość przyjęcia za podstawę zmiany obecnego obszaru ograniczonego użytkowania analizy porealizacyjnej, która będzie bazować na wynikach nakazywanego stałego monitoringu hałasu i pomiaru ciągłego poziomów hałasu w środowisku. W ocenie organu takie postanowienia w sposób maksymalny i najbardziej obiektywny doprowadzą do określenia rzeczywistego rozkładu poziomów hałasu w środowisku i pozwolą na właściwą ocenę przesłanki tworzenia obszaru zawartej w sformułowaniu „mimo zastosowania dostępnych środków technicznych....” Takie podejście, w połączeniu z odpowiednim wyborem reprezentatywnych punktów pomiaru hałasu pozwoli zdaniem organu na systemowe podejście i takie też rozwiązanie zagadnienia koniecznych do wprowadzenia środków technicznych z zakresu ochrony przed hałasem (rodzaj i parametry osłon akustycznych, zieleni 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 „variantu 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 CO<sub>2</sub>, ochrony ptaków, ograniczenia emisji spalin i hałasu ruchu samochodowego, poprawy bezpieczeństwa pasażerów. W toku sporządzania niniejszej decyzji zostały zauważone i rozpatrzone przez tut. Organ w/w uwarunkowania.

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

Wystąpienia powyższe dotyczyły zobowiązania inwestora do:

- wykonania zróżnicowanych elementów ochrony akustycznej terenów zabudowy mieszkalnej jednorodzinnej leżących na północ od planowanej rozbudowy portu lotniczego, narażonych na szczególne oddziaływanie hałasu emitowanego przez lotnisko w postaci wałów ziemnych, pasa zieleni ochronnej, ekranów akustycznych, o wskazywanych w pismach parametrach technicznych („ściany akustyczne chłonne na wysokości 3m”, ekrany porośnięte roślinnością zimozieloną, pas zieleni z drzew wysokich o szer. 100m i in.);
- stworzenia i wdrożenia programu stałego monitoringu emisji hałasu na granicy inwestycji od strony zabudowy mieszkaniowej oraz podawania wyników opinii publicznej;
- sporządzenia analizy komunikacyjnej wzrostu ruchu samochodowego w sąsiedztwie planowanej rozbudowy w układzie wariantowym wraz oceną wpływu na stan środowiska;
- ograniczenia do 5 operacji startu i lądowań samolotów w godzinach 23-7;
- monitorowania emisji hałasu z dostępem danych dla ludności zgodnie z Federalnymi Przepisami Lotniczymi w Stanach Zjednoczonych;
- „wykluczenia samolotów, których emisja hałasu chwilowego na granicy portu lotniczego przekracza 100 dB” lub „wyznaczenie granicy uciążliwego oddziaływania w przestrzeni, izofonę równoważnego poziomu dźwięku 80 dB”;
- przedstawiania corocznych raportów ze spotkań z pilotami mających na celu stosowanie dobrych praktyk cichego startu i lądowania samolotów;
- wybudowania ścian akustycznych od strony ul. Nowatorów ze względu na hałas samochodów;
- dopuszczania do lądowania samolotów z silnikami legitymujących się zmniejszonym zużyciem CO<sub>2</sub>;
- 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 wypowiadania 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 dotrzymywania 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 ładunku przestrzennego, którego kształtowanie należy do kompetencji organów gminy, tu: Miasta Gdańska. Zasady kształtowania tego ładunku 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 podporządkowywane są realizacji celu strategicznego, jakim jest rozbudowa portu lotniczego, która również ma sama w sobie status inwestycji celu publicznego, nie może prowadzić jednak do uznania, że budowa lub przebudowa dróg stanowi część przedsięwzięcia dotyczącego portu lotniczego. Wszystkie wnioski w sprawach usprawnienia komunikacji w rejonie portu lotniczego i ruchu drogowego powinny być zatem kierowane w odrębnym trybie do organów administracji drogowej.

Żądanie sprostowania protokołów dotyczy spotkań prowadzonych z inicjatywy Urzędu Miejskiego w Gdańsku w przedmiocie inwestycji drogowych i wykracza poza przedmiot niniejszej sprawy. Ponieważ także sugerowany przedmiot rozprawy administracyjnej wykracza w konsekwencji w znaczącej części poza przedmiot niniejszej sprawy, a wszystkie okoliczności, które miałyby być tematem rozprawy, są przedmiotem innych dowodów, w tym obejmujących wiadomości specjalne, rzetelność zgromadzonych danych nie była przedmiotem zastrzeżeń, jak też mając na względzie, iż istniała możliwość bieżącego wglądu do akt i 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. Podwale Przedmiejskie 30) za pośrednictwem Prezydenta Miasta Gdańska w terminie 7 dni od daty jej otrzymania (adres korespondencyjny: Urząd Miejski w Gdańsku - Wydział Środowiska ul. Nowe Ogrody 8/12 80-803 Gdańsk).**

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

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

*Za wydanie niniejszej decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł (podstawa prawna: art. 6 ust. 1 pkt 3, art. 8 ust. 1, część 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.

*[Podpis]*  
Dorota Nagórka-Kmiecik  
ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU ŚRODOWISKA  
KIEROWNIK REFERATU POLITYKI EKOLOGICZNEJ

*Za zgodność  
z oryginałem*

### 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





## ZALĄCZNIK 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 m<sup>2</sup>.

Kolejnym etapem rozbudowy płyty postojowej będzie powiększenie istniejącej płyty o ok. 36.000 m<sup>2</sup> 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. 25.000m<sup>2</sup>. W części wschodniej lotniska zlokalizowane są istniejące płaszczyzny postoju dla małych samolotów kodu A i B. Planowana rozbudowa płaszczyzn i dróg kołowania łączących płaszczyzny w tym rejonie pozwoli w przyszłości na przebazowanie w ten rejon lotniska całego ruchu dla prywatnego lotnictwa. Zaplanowano tam również lokalizację budynku biurowo-technicznego dla obsługi zaplecza małych samolotów.

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

##### **2. budowa stanowiska do odladania,**

Stanowisko odladania samolotów zlokalizowano na wschód od istniejącej płyty postojowej w połączeniu z projektowaną drogą kołowania. Droga kołowania do stanowiska odladania odgałęzia się od drogi kołowania równoległej do drogi startowej i za stanowiskiem odladania 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. m<sup>2</sup> związana jest ze zwiększeniem standardu w zakresie ochrony środowiska, związanego z odladaniem 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 odladania samolotów mieszanina roztopionego lodu wraz z pozostałością środków zostaną odprowadzone do zbiorników biodegradacji. Wokół stanowiska przewidziano płaszczyznę postojową dla sprzętu obsługi technicznej. Dojazd samochodów obsługujących odbywać się będzie drogą techniczną.

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

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

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

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

### **5. budowa terminala pasażerskiego T 2 - etap I,**

Terminal 2 (etap 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 -I.
- Strefa obsługi lotniska, pomieszczenia administracyjne, operacyjne i pomocnicze służb portu zaprojektowane zarówno w strefie tzw. landside jak i airside, na parterze i I kondygnacji.

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

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

#### **6. budowa równoległej drogi kołowania,**

Budowa drogi kołowania wraz z drogami szybkiego zejścia wzdłuż istniejącej drogi startowej obejmuje inwestycję o powierzchni 155.000 m<sup>2</sup>. 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 %.

*Za zgodność  
z oryginałem*

#### **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 bocnicę 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.  $2.800 \text{ m}^2$  i powierzchni użytkowej  $2.400 \text{ m}^2$ . 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  $180 \text{ m}^2$  (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  $85 \text{ m}^2$ ,
- budynku biurowego (możliwego do wybudowania w przyszłości) - o powierzchni użytkowej około  $480 \text{ m}^2$  w dwu kondygnacjach,
- pompowni - trzy jednakowe pompy - 1 obsługa nalewu, 1 obsługa rozładunku terminalu kolejowego, 1 rezerwa,
- stanowiska nalewu autocystern - pojedyncze stanowisko nalewu oddolnego z linią oparową.

W zamierzeniach inwestycyjnych jest wybudowanie:

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



- 1 zbiornik do paliwa AVGASS o pojemności 50 m<sup>3</sup>,
- 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 obejmuje:

- frezowanie w miejscach spękań poprzecznych i podłużnych w górnej warstwie asfaltobetonowej,
- ułożenie warstwy wyrównawczej uwzględniając korektę niwelety drogi startowej, łuków pionowych,
- ułożenie warstwy ścieralnej,
- wyprofilowanie w opaskach drogi startowej ścieków otwartych i wykonanie 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),

**Za zgodność  
z oryginałem**



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

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

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

#### **21. budowa drogi patrolowo-technicznej Etap III,**

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

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

Lokalizację płaszczyzny przedhangarowych przewidziano po wschodniej stronie istniejącej płyty postojowej. Płaszczyznę przedhangarową dla drugiego hangaru przyjęto o pow. ok. 6.000 m<sup>2</sup>. Wykonana ona będzie z nawierzchni betonowej. Konstrukcję przyjęto, jak dla rozbudowy istniejącej płyty postojowej.

#### **23. aktualizacja ogrodzenia lotniska**

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

## 24. Budowa urządzeń nawigacyjnych

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

- urządzenia radionawigacyjne D-VOR/DME - System D-VOR/DME jest podstawowym systemem odległościowo-kątowym radionawigacji bliskiego i średniego zasięgu stosowanym na lotniskach,
- radar kontroli lotniska ASMI (Airport Surface Movement Indicator) - przeznaczony jest wyłącznie do kontroli ruchu samolotów i pojazdów po drogach kołowania i drodze startowej na lotnisku,
- urządzenia radionawigacyjne ILS-GP/DME II zestaw - w celu stworzenia możliwości precyzyjnego podejścia do lądowania statku powietrznego na drodze startowej z kierunku II,
- 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.

*Danuta Nagórka-Konieczek*

ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU ŚRODOWISKA  
KIEROWNIK REFERATU POLITYKI EKOLOGICZNEJ

Za zgodność  
z oryginałem







RZECZPOSPOLITA POLSKA  
PREZES  
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

*Grzegorz Kruszyński*

ULC-LTL-1/5021-00043/2008-01

Warszawa, 2008.07.11

Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.  
ul. Słowackiego 200  
80-298 Gdańsk



000000035732

## ZEZWOLENIE

Na podstawie art. 61 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, pismo nr L. dz. 1333/2008 z dnia 05 maja 2008r., uzupełnionego pismem nr L.dz. 1616/2008 z dnia 29 maja 2008r. oraz uzupełnionej opinią Agencji Żeglugi Powietrznej nr PAZP-A-AW-AWC/410-EPGD-27/348/08 z dnia 24 czerwca 2008r.,

- zezwalam na wprowadzenie zmian na lotnisku w Gdańsku im. Lecha Wałęsy polegających na:

- rozbudowie lotniczej bazy paliwowej eksploatowanej przez PETROLOT wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 1),
- budowie drugiej lotniczej bazy paliwowej eksploatowanej przez Grupę LOTOS wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 2 ),
- budowie drogi technicznej dla potrzeb baz paliwowych wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 3),
- budowie podstacji energetycznej SN/NN wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 4 ),
- budowie wiaty przy Terminalu cargo TNT wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 5),

ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa - tel.: +4822 520 74 35 (7436, 7437), fax: +4822 520 7438  
Internet: <http://www.ulc.gov.pl>; email: [dgca@ulc.gov.pl](mailto:dgca@ulc.gov.pl)

*Za zgodność  
z oryginałem*



- budowie zaplecza technicznego utrzymania zimowego i letniego wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 6),
- rozbudowie płyt postojowych wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 8),
- budowie parkingów samochodowych wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 9),
- budowie stanowiska do odladzania statków powietrznych wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 10),
- budowie systemu odwodnienia wód opadowych wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 11),
- budowie biurowca dla Straży Granicznej i Urzędu Celnego wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 12),
- rozbudowie garaży na potrzeby zaplecza technicznego Agenta Handlingowego wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 13),
- budowie wiaty dla Straży Ochrony Lotniska (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 14).

#### UZASADNIENIE

Zgodnie z przepisem art. 61 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, zarządzający lotniskiem może dokonać istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W oparciu o powyższy przepis Porty Lotnicze Gdańsk Sp. z o.o. pismem nr L. dz. 1333/2008 z dnia 05 maja 2008r. wystąpiły ze stosownym wnioskiem do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o dokonanie zmian polegających na:

- rozbudowie lotniczej bazy paliwowej eksploatowanej przez PETROLOT wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 1),
- budowie drugiej lotniczej bazy paliwowej eksploatowanej przez Grupę LOTOS wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 2 ),



1000-1000  
1000-1000

- budowie drogi technicznej dla potrzeb baz paliwowych wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 3),
- budowie podstacji energetycznej SN/NN wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 4 ),
- budowie wiaty przy Terminalu cargo TNT wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 5),
- budowie zaplecza technicznego utrzymania zimowego i letniego wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 6),
- rozbudowie płyt postojowych wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 8),
- budowie parkingów samochodowych wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 9),
- budowie stanowiska do odladzania statków powietrznych wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 10),
- budowie systemu odwodnienia wód opadowych wraz z niezbędną infrastrukturą, (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 11),
- budowie biurowca dla Straży Granicznej i Urzędu Celnego wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 12),
- rozbudowie garaży na potrzeby zaplecza technicznego Agenta Handlingowego wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 13),
- budowie wiaty dla Straży Ochrony Lotniska (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 14).

Proponowane zmiany będą miały bezpośredni wpływ na polepszenie parametrów funkcjonowania lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy i skutkować będą zwiększeniem parametrów przepustowości i zwiększeniem poziomu bezpieczeństwa wykonanych operacji lotniczych.

Zgodnie z art. 61 ust. 3 ustawy - Prawo lotnicze, **w terminie 14 dni** od zaistnienia poszczególnych zmian zarządzający dokona aktualizacji dokumentacji rejestracyjnej lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy. W przypadku niedopełnienia w/w obowiązku stosuje się art. 62 ustawy – Prawo lotnicze, który stanowi że Prezes Urzędu Lotnictwa






Cywilnego po jednorazowym bezskutecznym wezwaniu może dokonać stosownego wpisu z urzędu, zaznaczając tę okoliczność w rejestrze lotnisk lub zamknąć lotnisko dla ruchu ze względu na możliwość wystąpienia zagrożenia ruchu lotniczego.

**Pouczenie**

*Od niniejszej decyzji przysługuje stronie – zgodnie z art. 127 § 3 w związku z art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) – wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy kierowany w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.*



  
Za zgodność  
z oryginałem

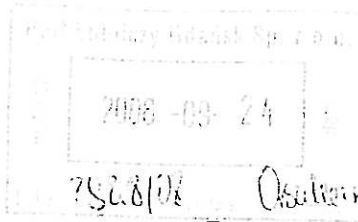
17-27-45  
17-27-45



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
PREZES  
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

*Grzegorz Kruszyński*

ULC-LTL-1/5021-00114/2008-01



Warszawa, 2008.09.19

Pan  
Włodzimierz Machczyński  
Prezes  
Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.  
ul. Słowackiego 200  
80-298 Gdańsk



Na podstawie art. 61 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku przy ul. Słowackiego 200, pismo nr L. dz. 1333/2008 z dnia 05 maja 2008r., uzupełnionego pismami z dnia 29 maja 2008 r., nr L.dz. 1616/2008, z dnia 23 lipca 2008 r., nr L. dz. 2218/2008, uzupełnionego opiniami Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z dnia 24 czerwca 2008r., nr PAŻP-AWC/410-EPGD-27/348/08, z dnia 10 lipca 2008 r., nr PAŻP-A-AW-AWC/410-EPGD-29/401/08 r. i z dnia 08 września 2008r., nr PAŻP-AWC/410-EPGD-34/426/08,

- zezwalam na wprowadzenie zmiany na lotnisku w Gdańsku im. Lecha Wałęsy polegającej na budowie terminala pasażerskiego wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 7).

#### UZASADNIENIE

Zgodnie z przepisem art. 61 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, zarządzający lotniskiem może dokonać istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W oparciu o powyższy przepis Prezes Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o. pismem nr L. dz. 1333/2008, z dnia 05 maja 2008r., wystąpił ze stosownym wnioskiem do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o dokonanie zmiany polegającej na budowie terminala pasażerskiego wraz z niezbędną infrastrukturą (załącznik graficzny-obiekt projektowany nr 7). Wniosek został uzupełniony opracowaniem wpływu nowego terminala na pracę radarów PSR/MSSR (pismo PL Gdańsk, nr L. dz. 2218/2008 z dnia 23 lipca 2008 r.).





Raport oddziaływania inwestycji na środowisko radiolokacyjne, przedstawiony został Prezesowi Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (pismo nr ULC-LTL-1/5021-00089/2008-01 z dnia 31 lipca 2008 r.).

Proponowana zmiana będzie miała bezpośredni wpływ na polepszenie parametrów funkcjonowania Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o. i skutkować będzie zwiększeniem parametrów przepustowości.

Zgodnie z art. 61 ust. 3 ustawy - Prawo lotnicze, **w terminie 14 dni** od zaistnienia poszczególnych zmian zarządzający dokona aktualizacji dokumentacji rejestracyjnej lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy. W przypadku niedopełnienia w/w obowiązku stosuje się art. 62 ustawy – Prawo lotnicze.

### **Pouczenie**

*Od niniejszej decyzji przysługuje stronie – zgodnie z art. 127 § 3 w związku z art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) – wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy kierowany w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.*

Z upoważnienia Prezesa  
Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Wiceprezesa  
*[Podpis]*  
Tomasz Kuchciński

*[Podpis]*  
**Za zgodność  
z oryginałem**





**OŚWIADACZENIE O PRAWIE DO DYSPONOWANIA  
TERENEM NA CELE BUDOWLANE**



## Oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane

**Port Lotniczy Gdańsk Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością**, ul. Słowackiego 200,  
80-298 Gdańsk reprezentowany przez:

1) Włodzimierz Machczyński – Prezes Zarządu

Legitymujący się Dowodem osobistym nr AFS 75298 wydanym przez Wójta Gminy Trąbki Wielkie, urodzony 28.07.1948 roku w Warszawie, zamieszkały 83-033 Gołębiewo Wielkie 50H.

2) Tomasz Klokowski - Wiceprezes Zarządu

Legitymujący się Dowodem osobistym nr ANK 698985 wydanym przez Prezydenta Miasta Gdańska, urodzony 18.05.1969 roku w Gdańsku, zamieszkały ul. Feliksa Muzyka 33, 80-180 Gdańsk

Po zapoznaniu się z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku – Prawo budowlane (Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126, z późn. Zm.), zgodnie z art. 32 ust. 4 pkt 2 tej ustawy Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. oświadcza, że posiada prawo do dysponowania nieruchomością oznaczoną w ewidencji gruntów i budynków jako działka obręb Bysewo dz. nr 40/14 na cele budowlane, wynikające z tytułu własności:

- 1) Działka 40/14 własność – Skarb Państwa, Użytkownik wieczysty - **Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk**

Świadomi odpowiedzialności karnej za podanie w niniejszym oświadczeniu nieprawdy, zgodnie z art. 233 Kodeksu karnego, potwierdzamy własnoręcznymi podpisami prawdziwość danych, zamieszczonych powyżej.

Gdańsk, 19.01.2009r.

Tomasz Klokowski

Wiceprezes Zarządu  
Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.

(podpisy)

Włodzimierz Machczyński  
Prezes Zarządu  
Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.

Za zgodność  
z oryginałem

Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.

ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk  
tel. +48 (58) 344 11 54, fax +48 (58) 345 22 83  
NIP 522-00-10-255





**WYPIS I WYRYS Z REJESTRU  
GRUNTÓW**







URZĄD MIEJSKI W GDAŃSKU  
WYDZIAŁ GEODEZJI  
ul. Nowe Ogrody 8/12  
80-803 Gdańsk

(nazwa organu wydającego dokument)

Województwo: pomorskie  
Powiat: m.Gdańsk  
Jednostka ewidencyjna: M.Gdańsk [226101\_1]  
Obręb ewidencyjny: Firoga [Nr 0025]

**WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW****+ KOPIA MAPY EWIDENCYJNEJ**

sporządzono dnia: 29.05.2008 14:52:29

Nr jednostki rejestrowej: G.15 KW GD1G/00030701/6

Władający: 2

Udział Forma władania	Dane osoby fizycznej / instytucji
1/1 właściciel	SKARB PAŃSTWA
1/1 użytkownik wieczysty do dnia 2089-12-05	PORT LOTNICZY GDAŃSK SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ siedziba: 80-298 Gdańsk ul. Juliusza Słowackiego 200
↑ Uwagi:	na podst. odpisu z rejestru przedsiębiorców z 7.05.08r.

Działki ewidencyjne: 22

Arkusze	Nr działki	Położenie	Powierzchnia [ha]	Użytek lub klasa		Nr KW lub inne dokumenty
				Rodzaj	Pow [ha]	
1	1/5	-	0.4500	RIVb	0.4500	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.1/5						
1	1/6	ul. Juliusza Słowackiego 217	1.2433	RIVb PsIV PsV Ti N	0.1700 0.6552 0.2626 0.1510 0.0045	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.1/6						
1	3	-	0.2300	ŁIV	0.2300	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.3						
1	4	-	0.5900	PsIII PsIV N	0.4896 0.0738 0.0266	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.4						
3	40/12	-	0.0261	dr	0.0261	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.40/12						
3	40/14	-	1.7716	Ti	1.7716	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.40/14						
3	40/15	-	0.1352	dr	0.1352	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.40/15						
3	40/16	-	0.0619	Ti	0.0619	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.40/16						
3	40/18	-	0.5279	Ti	0.5279	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.40/18						
3	40/19	-	0.0719	Ti-RIVa Ti-PsIV	0.0306 0.0413	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.40/19						
4	93/2	-	0.4536	PsVI N	0.3801 0.0735	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.93/2						
4	93/4	-	0.5634	Ti-PsVI Ti-Ti	0.2070 0.3564	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.93/4						
4	94/2	-	0.3663	PsVI	0.3663	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.94/2						
4	94/4	-	0.1066	Ti	0.1066	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.94/4						



4	95	-	0.5600	RVI ŁVI PsV N	0.2544 0.0812 0.1646 0.0598	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.95						
4	96	-	0.3200	ŁVI PsV N	0.2354 0.0198 0.0648	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.96						
4	97	-	0.1300	RVI PsV N	0.0768 0.0244 0.0288	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.97						
4	100	-	0.5000	RV PsV W	0.2869 0.1869 0.0262	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.100						
4	112/1	-	0.0091	Tr	0.0091	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.112/1						
4	112/2	-	0.0195	RVI	0.0195	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.112/2						
5	131	-	5.2400	Ti	5.2400	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.131						
8	232	-	3.1080	Ti	3.1080	GD1G/00030701/6
Identyfikator: 226101_1.0025.232						
Razem powierzchnia działek:			16.4844	ha		

Powierzchnia całej jednostki rejestrowej słownie: sto sześćdziesiąt cztery tysiące osiemset czterdzieści cztery metry kwadratowe

URZĄD MIEJSKI W GDAŃSKU  
WYDZIAŁ GEODEZJI  
ul. Nowe Ogrody 8/12  
80-803 Gdańsk  
-7-

DOKUMENT SŁUŻY DO CELÓW  
INFORMACYJNYCH

#### Oznaczenia klas i użytków

dr - Drogi  
ŁIV - Łąki trwałe  
ŁVI - Łąki trwałe  
N - Nieużytki  
PsII - Pastwiska trwałe  
PsIV - Pastwiska trwałe  
PsV - Pastwiska trwałe  
PsVI - Pastwiska trwałe  
RIVb - Grunty orne  
RV - Grunty orne  
RVI - Grunty orne  
Ti - Inne tereny komunikacyjne  
Ti-PsIV - Inne tereny komunikacyjne  
Ti-PsVI - Inne tereny komunikacyjne  
Ti-RIVa - Inne tereny komunikacyjne  
Ti-Ti - Inne tereny komunikacyjne  
Tr - Tereny różne  
W - Rowy

Za zgodność  
z oryginałem





# RYSY MAPY EWIDENCYJNEJ miasta Gdańska

Skala 1:2000



URZĄD MIEJSKI W GDAŃSKU  
WYDZIAŁ GEODEZJI  
ul. Nowe Ogrody 8/12  
80-803 Gdańsk

-4-

Gręb: RĘBIECHOWO, BYSEWO, FIROGA, KOKOSZKI

Źródło: wypis z rejestru gruntów  
na zlecenie: WG.IIP-0717/839/2008

Wykonała: Antonina Puszek

Wydruk mapy wykonano dnia: 20080509

INSPEKTOR

*[Signature]*  
Izabela Kozłowska

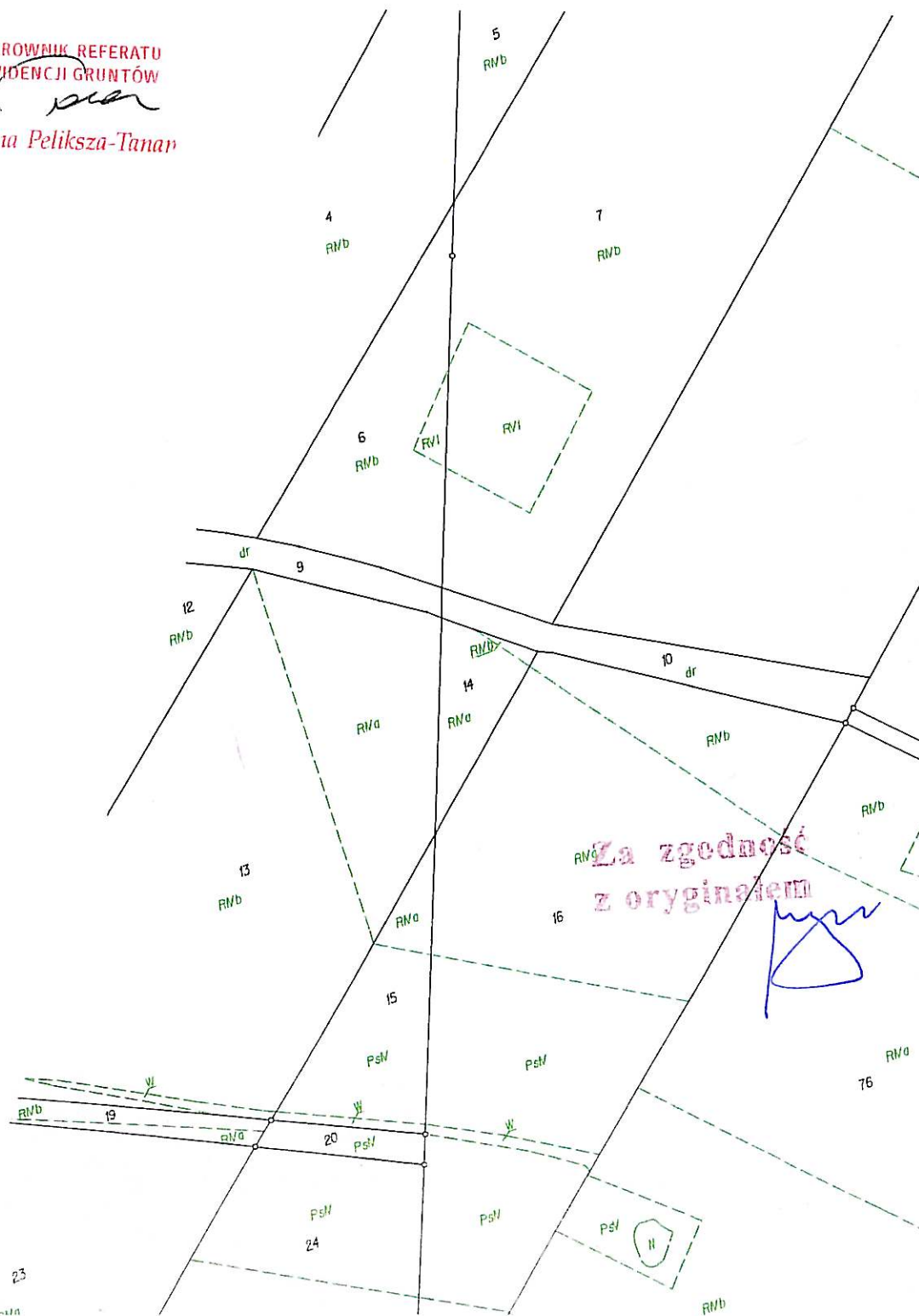
Podlega z art. 18 ustawy z dnia 17.05.1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne  
§ 1. Jedn. Dz.U. nr 240/2005 poz. 2027 z późn. zmianami) rozpowszechnianie,  
rozpraszanie oraz reprodukcje w celu rozpowszechniania i rozpraszania  
innych mapy wymaga zezwolenia Prezydenta Miasta

Dokument służy do celów  
Informacyjnych

Własność i reprodukcja  
wzbronione

KIEROWNIK REFERATU  
EWIDENCJI GRUNTÓW

*[Signature]*  
Janina Peliksz-Tanar







## **OŚWIADCZENIE O ZGODNOŚCI**



Gdańsk , 12 grudnia 2008 r.

## OŚWIADCZENIE

Oświadczam , że projekt budowlany - „ Rozbudowa i przebudowa infrastruktury energetycznej w zakresie kabli SN 15 kV , NN 0,4 kV oraz stacji transformatorowych, obiektów towarzyszących i sieci teletechnicznej na terenie Portu Lotniczego” w zakresie projektu budowlanego Stacji Transformatorowej PZL -

został sporządzony zgodnie obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.



.....  
Mgr inż. arch. Piotr Mrugański  
uprawnienia budowlane do projektowania  
w specjalności  
ARCHITEKTURA  
bez ograniczeń  
nr ewiden. upr. 727/Gd/73





Gdańsk , 12 grudnia 2008 r.

## OŚWIADCZENIE

Oświadczam ,że projekt budowlany - „Rozbudowa i przebudowa infrastruktury energetycznej w zakresie kabli SN 15 kV , NN 0,4 kV oraz stacji transformatorowych, obiektów towarzyszących i sieci teletechnicznej na terenie Portu Lotniczego” w zakresie projektu budowlanego Stacji Transformatorowej PZL -

został sporządzony zgodnie obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

.....  
mgr inż. arch. *Małgorzata Mirowska*  
upr. bud. ca. projekt. w specjalności  
ARCHITEKTURA  
bez ograniczeń  
nr ewid. upr. 40/GD/75



Gdańsk , 12 grudnia 2008 r.

## OŚWIADCZENIE

Oświadczam ,że projekt budowlany - „ Rozbudowa i przebudowa infrastruktury energetycznej w zakresie kabli SN 15 kV , NN 0,4 kV oraz stacji transformatorowych, obiektów towarzyszących i sieci teletechnicznej na terenie Portu Lotniczego” w zakresie projektu budowlanego Stacji Transformatorowej PZL -

został sporządzony zgodnie obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.



**mgr inż. MARIAN SAK**

Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstr.-inżynierskiej, oraz architektonicznej w zakresie projektowania obiektów przemysłowych  
ewid. upr. 8/66, POM/BO/4272/01





Gdańsk , 12 grudnia 2008 r.

## OŚWIADCZENIE

Oświadczam ,że projekt budowlany - „ Rozbudowa i przebudowa infrastruktury energetycznej w zakresie kabli SN 15 kV , NN 0,4 kV oraz stacji transformatorowych, obiektów towarzyszących i sieci teletechnicznej na terenie Portu Lotniczego” w zakresie projektu budowlanego Stacji Transformatorowej PZL -

został sporządzony zgodnie obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

.....  
Inż. *Janina Wyrzykowska*

Uprawnienia Bud. 9/66 Gdańsk  
Gdańsk, ul. Śleske 29a 80



**UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIA  
IZB BRANŻOWYCH**





PREZYDIUM  
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ  
W GDAŃSKU  
WYDZIAŁ GOSPODARKI PRZEMISŁOWEJ  
I OCHRONY ŚRODOWISKA

Gdańsk, dnia 31 sierpnia 1973 r.

Nr ewid. uprawn. 727 Gd/73

## Uprawnienia budowlane

Na podstawie art. 18, art. 19 ust. 1 pkt. 1 i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. –  
prawo budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46) oraz § 29 i § 5 ust. 1 pkt 1  
rozporządzenia przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury z dnia  
10 września 1962 r. w sprawie kwalifikacji fachowych osób wykonujących funkcje techniczne  
w budownictwie powszechnym (Dz. U. nr 63, poz. 268).

Ob. Piotr Maciej M r u g a l s k i  
magister inżynier architekt

urodzony dnia 10 lipca 1942 roku w Warszawie

otrzymuje

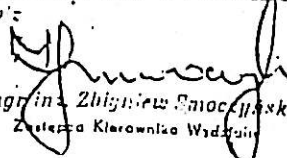
w specjalności architektonicznej

uprawnienia budowlane do


sporządzania projektów budowlanych architektonicznych  
wszelkich obiektów budowlanych, projektów budowlanych  
konstrukcyjnych z wyjątkiem projektów obiektów budowlanych  
o skomplikowanej konstrukcji, projektów instalacji<sup>1</sup> urządzeń  
sanitarnych z wyjątkiem skomplikowanych instalacji i urządzeń  
sanitarnych.



KIEROWNIK WYDZIAŁU

w:  
  
mgr inż. Zbigniew Smoczyński  
Zastępca Kierownika Wydziału

Za zgodność  
z oryginałem

Wzrost: 180 cm  
Ciężar ciała: 70 kg  
Data: 6.12.1973 r.  






IZBA ARCHITEKTÓW  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POMORSKA OKRĘGOWA IZBA ARCHITEKTÓW

L.dz. 8862/09

## ZAŚWIADCZENIE

Pomorska Okręgowa Rada Izby Architektów  
zaświadcza, że:

***mgr inż. arch. Piotr Maciej Mrugalski***

zamieszkały

81-862 Sopot, ul. Mazowiecka 30c/1

posiadający

uprawnienia do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie  
w specjalności architektonicznej bez ograniczeń nr ewid.: 727/Gd/73

jest wpisany na listę członków

Pomorskiej Okręgowej Izby Architektów

pod numerem:

**PO-0330**

Zaświadczenie ważne jest do dnia 10 marca 2009 r.

dr Ewa Brach

Sekretarz

Pomorskiej Okręgowej Rady Izby Architektów

Gdańsk, dnia 14 stycznia 2009 r.



Za zgodność  
z oryginałem





URZĄD WOJEWÓDZKI  
W G D A Ń S K U

WYDZIAŁ GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ  
KOMUNALNEJ, GEOLOGII I OCHRONY  
ŚRODOWISKA

ul. Olszowa 21/27  
80-758 GDAŃSK

Gdańsk, dnia 28 lutego 1975 r.

Nr ewid. uprawn.

48 Gd/75

Uprawnienia budowlane

Na podstawie art. 18, art. 19 ust. 1 pkt. 1 i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. -  
prawo budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46) oraz § 29 i § 5 ust. 1 pkt 1  
rozporządzenia przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury z dnia  
10 września 1962 r. w sprawie kwalifikacji fachowych osób wykonujących funkcję techniczną  
w budownictwie powszechnym (Dz. U. nr 53, poz. 266).

Cb. Małgorzata M R U G A L S K A

magister inżynier architekt

urodzony dnia 5 września 1945 roku w Sopocie

otrzymuje  
architektonicznej

w specjalności

uprawnienia budowlane do

sporządzania projektów budowlanych architektonicznych  
wszelkich obiektów budowlanych, projektów budowlanych  
konstrukcyjnych z wyjątkiem projektów obiektów budowlanych  
o skomplikowanej konstrukcji, projektów instalacji i urządzeń  
sanitarnych z wyjątkiem skomplikowanych instalacji i urządzeń  
sanitarnych.



*[Signature]*  
mgr inż. Małgorzata M. RUGAŁSKA  
Inżynier Budownictwa i Architektury

Za zgodność  
z oryginałem

20. III 75  
21. III 75  
*[Signatures]*





IZBA ARCHITEKTÓW  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POMORSKA OKRĘGOWA IZBA ARCHITEKTÓW

L.dz. 8972/09

## ZAŚWIADCZENIE

Pomorska Okręgowa Rada Izby Architektów  
zaświadcza, że:

***mgr inż. arch. Małgorzata Mrugalska***

zamieszkała

81-862 Sopot, ul. Mazowiecka 30 C/ 1

posiadająca

uprawnienia do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie  
w specjalności architektonicznej bez ograniczeń nr ewid.: 48/Gd/75

jest wpisana na listę członków

Pomorskiej Okręgowej Izby Architektów

pod numerem:

**PO-0329**

Zaświadczenie ważne jest do dnia 10 kwietnia 2009 r.

dr Ewa Brach

Sekretarz

Pomorskiej Okręgowej Rady Izby Architektów

Gdańsk, dnia 23 stycznia 2009 r.







Nr ewid. uprawn. 9/66

## UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18, art. 19 ust. 1 pkt. 1 i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r.  
- prawo budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46) oraz § 29 i § 6, ust. 1 pkt. 1 i 2  
rozporządzenia Przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury z dnia 10  
września 1962 r. w sprawie kwalifikacji fachowych osób wykonujących funkcje techniczne w bu-  
downictwie powszechnym (Dz. U. nr 53, poz. 266)

ob. WYRZYKOWSKA Janina Emilia

inżynier konstrukcji stalowych i żelbetowych

urodzony dnia 1 kwietnia 1926 r. w Kutach

o t r z y m u j e

w specjalności konstrukcyjno inżynierskiej

uprawnienia budowlane do

- 1/ sporządzania projektów budowlanych konstrukcyjnych wszelkich obiektów  
budowlanych, projektów instalacji i urządzeń sanitarnych z wyjątkiem  
skomplikowanych urządzeń i instalacji oraz następujących projektów  
budowlanych architektonicznych :
  - a/ wszelkich obiektów budowlanych inżynierskich zaliczanych do  
budownictwa powszechnego,
  - b/ obiektów budowlanych o prostej architekturze /§ 1 ust. 3/
  - c/ budynków przemysłowych o charakterze wyłącznie produkcyjnym lub  
składowym,
- 2/ kierowania robotami budowlanymi na budowie obiektów budowlanych  
z wyjątkiem robót obejmujących skomplikowane instalacje i urządzenia  
sanitarne oraz instalacje i urządzenia elektryczne.



KIEROWNIK WYDZIAŁU

mgr inż. arch. Konrad Pławiński  
główny architekt województwa

Za zgodność  
z oryginałem



POMORSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

## ZAŚWIADCZENIE

Pan(i) **Wyrzykowska Janina**  
80-379 Gdańsk ul. Śląska 29c/6

jest członkiem

**Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**  
o numerze ewidencyjnym POM/BO/5481/01  
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne  
od dnia 2009-01-01 do 2009-12-31

Gdańsk 2008-11-27 r.

POMORSKA OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 4C.44  
(2) Tel. (0-58) 324-89-77  
Fax (0-58) 301-44-98

PRZEWODNICZĄCY RADY

Ryszard Zychalski

Za zgodność  
z oryginałem





Nr ewid. uprawn. 8/66

## UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18, art. 19 ust. 1 pkt. 1 i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. – prawo budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46) oraz § 29 i § 6, ust. 1 pkt. 1 i 2 rozporządzenia Przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury z dnia 10 września 1962 r. w sprawie kwalifikacji fachowych osób wykonujących funkcje techniczne w budownictwie powszechnym (Dz. U. nr 53, poz. 266)

ob. S A K Marian

magister inżynier budownictwa lądowego

urodzony dnia 28 kwietnia 1929 r. m. Kolano

### o t r z y m u j e

w specjalności konstrukcyjno inżynierskiej  
uprawnienia budowlane do

- 1/ sporządzania projektów budowlanych konstrukcyjnych wszelkich obiektów budowlanych, projektów instalacji i urządzeń sanitarnych z wyjątkiem skomplikowanych urządzeń i instalacji oraz następujących projektów budowlanych architektonicznych :
  - a/ wszelkich obiektów budowlanych inżynierskich zaliczanych do budownictwa powszechnego,
  - b/ obiektów budowlanych o prostej architekturze /§ 1 ust. 3/
  - c/ budynków przemysłowych o charakterze wyłącznie produkcyjnym lub magazynowym,
- 2/ kierowania robotami budowlanymi na budowie obiektów budowlanych z wyjątkiem robót obejmujących skomplikowane instalacje i urządzenia sanitarne oraz instalacje i urządzenia elektryczne.



KIEROWNIK WYDZIAŁU

mgr inż. arch. Konrad Pławiński  
główny architekt województwa

Za zgodność  
z oryginałem



POMORSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

## ZAŚWIADCZENIE

Pan(i) **Sak Marian**

81-465 Gdynia ul.Cylkowskiego 10

jest członkiem

**Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**

o numerze ewidencyjnym POM/BO/4272/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne

od dnia 2009-01-01 do 2009-12-31

Gdańsk 2008-12-16 r.

POMORSKA OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 40-44  
(3) Tel. (0-58) 324-89-77  
Fax (0-58) 301-44-98

PRZEWODNICZĄCY RADY

*Ryszard Iryk*  
Ryszard Iryk

*[Signature]*  
Za zgodność  
z oryginałem





## OPIS TECHNICZNY

do projektu architektonicznego budowlano-wykonawczego  
budynku trafostacji PZL- Punkt Zasilania Lotniska

### I. PODSTAWA OPRACOWANIA

- I.1. Umowa z Firmą projektowo-Budowlaną Jerzy Jurewicz Sopot na wykonanie projektu budowlano- wykonawczego stacji transformatorowej PZL.
- I.2. Decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego z dnia 27.10.2008 r. WBUA i OZ-I-7331/669/2008/1-BM ( w załączeniu )
- I.3. Decyzja-środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia... Prezydenta m.Gdańska- WŚ-I-7639/I/ 11D/2008-2009 /AN z dnia 8. 01. 2009 r. ( w załączeniu )
- I.4. Zezwolenie Urzędu Lotnictwa Cywilnego – ULC- LTL-1/5021- 00043/2008-01 z dnia 11. 07. 2008 r. i ULC- LTL- 1/5021- 00114/2008-01 z dnia 19. 09. 2008 r. ( w załączeniu )
- I.3. Ustalenia i uzgodnienia lokalizacyjne i materiałowe z Inwestorem....

### II.PRZEZNACZENIE I PROGRAM UŻYTKOWY

Projektowany budynek będzie stacją transformatorową jako Punkt Zasilania Lotniska i zostanie zrealizowany w ramach zadania inwestycyjnego- „ Rozbudowa, przebudowa infrastruktury energetycznej w zakresie kabli oraz stacji transformatorowych, obiektów towarzyszących i sieci teletechnicznych.

#### DANE LICZBOWE

Wymiary 12,5 x 17,0 m

Powierzchnia zabudowy .....212.5 m<sup>2</sup>

Powierzchnia użytkowa :

- rozdzielnia SN 15 kV .....78,0 m<sup>2</sup>
- rozdzielnia NN 0,4 kV .....49,5 m<sup>2</sup>
- transformator 1.....10,1 m<sup>2</sup>
- transformator 2 .....10,1 m<sup>2</sup>
- pomieszczenie TT .....20,8 m<sup>2</sup>
- magazyn .....20,3 m<sup>2</sup>

razem

188,8 m<sup>2</sup>

Kubatura .....840,0 m<sup>3</sup>

Wysokość budynku śr.....3,9 m

### II 1. FORMA ARCHITEKTONICZNA I FUNKCJA

Budynek parterowy, niepodpiwniczony, kryty stropodachem płaskim, niewentylowanym. Będzie to obiekt stricte techniczny w którym czynności wykonywane przez pracowników mają charakter dorywczy.



## II.2. OPIS KONSTRUKCYJNO-ARCHITEKTONICZNY

- posadowienie

lokalizacja budynku jest ściśle zdeterminowana przebiegiem tras kablowych. Teren została zlokalizowana trafostacja znajduje się w pobliżu będącej w realizacji drogi patrolowo – technicznej w zakolu uskoku terenowego.

W miejscu usytuowania znajdowały się piwnice nieukończonego budynku technicznego Portu Lotniczego, którego konstrukcja stalowa (poza lokalizacją) została rozebrana całkowicie, natomiast piwnice, konstrukcji żelbetowej rozebrano do poziomu ca 2,0 m poniżej poziomu ówczesnego terenu. Tak więc pod obrysem projektowanego budynku znajdują się pozostałości ścian żelbetowych piwnic a wykop, który był wykonany z tego powodu był wykonany został zasypany w sposób niekontrolowany ziemią z wykopu. Elementy te zostały uwzględnione w projekcie konstrukcyjnym.

- fundamenty

ławy fundamentowe- żelbetowe zbrojone stalą zebrowaną z betonu B 25.

Wymiary ław są zróżnicowane z uwagi na ich powiązanie z żelbetowymi kanałami technologicznymi. Wymiary ław – patrz poz. 2 obliczeń w projekcie konstrukcyjnym.

- kanały technologiczne

głębokości 90 cm, szerokość odpowiednio 40, 50 i 65 cm, żelbetowe zintegrowane z ławami fundamentowymi. Ściany kanałów doprowadzić do poziomu 0,00 tak, aby urządzenia były ustawione bezpośrednio na konstrukcji żelbetowej.

- ściany fundamentowe

materieiały do wykonania ścian fundamentowych zróżnicowane z uwagi na powiązanie ze ścianami kanałów technologicznych- w związku z tym część ścian żelbetowa a część z bloczków betonowych- patrz projekt konstrukcyjny. Ściany fundamentowe powiązane wieńcem żelbetowym.

- ściany przyziemia

ściany z pustaków ceramicznych Porotherm 2,5 klasy  $f_b = 10$  Mpa grubości 25 cm na zaprawie  $f = 5$  Mpa i  $f_k = 3,7$  Mpa. Wszystkie ściany konstrukcyjne.

- nadproża

Budynek posiada tylko otwory drzwiowe szerokości 1,4 m. Nadproża żelbetowe z daszkiem wspornikowym ; beton B 25.

- stropodach

stropodach płaski niewentylowany, dwuspadowy na płycie żelbetowej grubości 20 i 22 cm. Beton B 25, na ścianach wieńce żelbetowe. Spadek stropodachu uzyskany przez ułożenie styropianu.





- izolacje

przeciwilgociowe

- ścian- izolacja pozioma z papy asfaltowej w poziomie 0,00
- kanałów i ścian fundamentowych – izolacja powłokowa
- posadzki- folia PE technologiczna gr. 0,2 mm
- wloty kabli w rurach PCV Ø 110 należy uszczelnić .

termiczne

- ścian zewnętrznych- styropian 2 x 6 cm z siatką z tworzywa sztucznego
- posadzki styropian przeznaczony na podłoga 6 cm
- stropodachu- styropian „spadkowy” o grubości 18 do 30 cm.

- posadzki

w rozdzielniach i pom. transformatorów posadzka nr 1 o warstwach:

posadzka przemysłowa gr. 20 cm, dylatowana obc. 1,5 kN/m<sup>2</sup>  
zbrojenie rozproszone lub siatką  
1 x folia PE technologiczna gr. 0,2 mm klejona na zakład min. 50 cm  
styropian przeznaczony na podłogi gr. 6 cm  
izolacja p/wilg. 2 x folia PE gr. 0,2 mm klejona na zakład min. 50 cm  
podłoga betonowa B 15 gr. 15 cm  
żwir zagęszczony do  $I_d = 0,7$  gr. 30 cm  
pospółka zagęszczona do  $I_d = 0,6$  jako wymiana gruntu niekontrolowanego  
zasypania wykopu po rozbiórce ścian żelbetowych

w pozostałych pomieszczeniach posadzka nr 2 o charakterystyce zbliżonej do posadzki nr 1 ze zmianami :

posadzka przemysłowa gr. 12 cm, obc. 0,7 kN/m<sup>2</sup>  
pozostałe warstwy b.z.

W pomieszczeniach transformatorów w miejscu ich ustawienia wzmocnienie zbrojeniem – patrz projekt konstrukcyjny.

- krycie

2x papa; 1-sza warstwa podkładowa n.p.: G 200 z wkładką nośną kołkowana do stropu żelbetowego przez warstwy izolacji ; 2-ga termozgrzewalna klejona na zakład n.p.: PYE PV 250 SS

- tynki

zewnętrzne- tynk mineralny na siatce klejonej do styropianu, faktura drobnoziarnista . Kolor jasny, wg próbnika n.p.: ATLAS 0378  
wewnętrzne – tynk cem.-wap. rodz. 2 , białkowany.

- opierzenia

opierzenia ścian szczytowych i gzymsów, krycie daszków wspornikowych, rynny i rury spustowe z blachy powlekanej w kolorze niebieskim RAL 5019.



- drzwi zewnętrzne

metalowe, konstrukcji alu z „żaluzjami” nawiewnymi. Do komór transformatorowych żaluzje na całej wysokości, do pozostałych tylko w dolnej części. Drzwi ocieplone. Wykonanie jak na rysunku nr 5.

- przykrycie kanałów technologicznych

blacha ryflowana grubości 6 mm na powierzchniach gdzie nie są ustawione urządzenia.

### **II.3 WARUNKI KORZYSTANIA PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE**

Wymaganie to nie odnosi się do projektowanego budynku.

### **II.4. PODSTAWOWE DANE TECHNOLOGICZNE**

Transformatory suche 630 kVA sztuk 2. Rozdzielnia SN z pomiarem rozbiorowym między dostawcą Energa-Operator a odbiorcą –Port Lotniczy Gdańsk.

Stacja będzie zasilana 3 liniami kablowymi SN 15 kV Energa- Operator z kierunku GPZ Kokoszki i GPZ Wielki Kack.

Charakter stacji –abonencka 2 systemowa, 2 transformatorowa.

### **II.5 ROZWIĄZANIA DOTYCZĄCE OBIEKTÓW LINIOWYCH**

Doprowadzone do budynku i wychodzące z niego trasy kablowe przechodzą przez ściany fundamentowe i prowadzone są w kanałach technologicznych. Pod przebiegającą w pobliżu jezdnią – (droga patrolowo-techniczna) są prowadzone w przepustach.

### **II.6 ROZWIĄZANIA INSTALACYJNE**

- wentylacja grawitacyjna; nawiew przez żaluzje w drzwiach zewnętrznych, wyciąg przez wywietrzaki dachowe DN 160.
- instalacja elektryczna; standardowa, gniazda wtykowe oraz oświetlenie ogólne wewnętrzne oraz punkty oświetleniowe na zewnątrz – patrz projekt elektryczny.
- na ew. okoliczność zalewania kanałów technologicznych projektuje się studzienkę z kręgów Ø 100 zlokalizowaną pod posadzką w pomieszczeniu magazynu.

### **II.7. FUNKCJONOWANIE ZASADNICZYCH URZĄDZEŃ**

Stacja ma charakter abonencki t.zn. granice stron między Energa Operator a Portem Lotniczym stanowią pola liniowe z pomiarem rozliczeniowym. Pozostałe urządzenia SN i NN są własnością Portu Lotniczego.

### **II.8. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA**

Budynek nie będzie ogrzewany gdyż jego technologia tego nie wymaga.

Mimo to budynek został zaizolowany termicznie z uwagi na ciepło wydzielające się w czasie pracy transformatorów.

### **II.9. WPLYW NA ŚRODOWISKO**

Budynek nie wpływa niekorzystnie na środowisko oraz na zdrowie ludzi i obiekty





sąsiednie ponieważ:

- a) nie zużywa dla potrzeb technologii wody i w związku z tym nie odprowadza ścieków
- b) nie emituje zanieczyszczeń gazowych, pyłowych i płynnych.
- c) nie wytwarza odpadów
- d) nie emituje hałasu ani wibracji, promieniowania jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych.
- e) nie wpływa na drzewostan ( brak ). Wody opadowe z dachu odprowadzone są na powierzchnię dojazdu utwardzonego płytami ażurowymi IOMB na podbudowie porowatej.

- dojazd do budynku

budynek zlokalizowany został w bezpośrednim sąsiedztwie drogi patrolowo-technicznej, która znajduje się w realizacji ( grudzień 2008 r.). Usytuowanie w stosunku do drogi i skarp terenowych stwarza pewne ograniczenia manewrowe pojazdów.

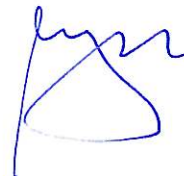
Należy wziąć pod uwagę, że po wykonaniu budynku i jego wyposażeniu dojazd do budynku będzie sporadyczny i odbywał się będzie samochodem dostawczym o gabarycie samochodu osobowego.

- rozwiązanie : projektuje się nawierzchnię z płyt żelbetowych, ażurowych IOMB „z odzysku”. Ponieważ poziom posadowienia budynku musi nawiązywać do będącej w realizacji w/wym. drogi zajdzie konieczność :

- 1<sup>o</sup>- ustalenie przydatności do wykorzystania zasypanego wykopu wykonanego podczas rozbiórki piwnic
- 2<sup>o</sup>- wykonanie podsypki pod nawierzchnię dla osiągnięcia projektowanych rzędnych nawierzchni z pospółki zagęszczonej do  $I_d = 0,5$  grubość śr. 35 cm
- 3<sup>o</sup>- wykonanie podłoża pod płyty IOMB z pospółki stabilizowanej cementem grubość śr. 20 cm.

Nawierzchnia bez krawężników, od strony skarp ułożyć ściek z elementów betonowych. Wzdłuż drogi patrolowo-technicznej w pobliżu stacji ustawić słupki metalowe „łamliwe” ,  $h=1,0$  m w odległości 0,75 m od krawędzi drogi. Słupki te będą wytyczały trasę odsnieżania oraz uniemożliwiały postój samochodu w tym rejonie co mogłoby blokować drogę patrolowo-techniczną.

Opracował :





## **II.11. Warunki ochrony przeciwpożarowej**

WARUNKI DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO  
BUDOWY STACJI TRANSFORMATOROWEJ PZL  
W PORCIE LOTNICZYM GDAŃSK

Przepis 1 - Rozporządzenie 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 z późniejszymi zmianami).

Przepis 2 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. nr 121 poz. 1138).

Przepis 3 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę dróg przeciwpożarowych (Dz. U. nr 121 poz. 1139).

Przepis 4.- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej (Dz. U. nr 121 poz. 1137).

Przepis 5 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. nr 120 poz. 1133).

Przepis 6 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 kwietnia 1998 r. w sprawie wyrobów służących do ochrony przeciwpożarowej, które mogą być wprowadzone do obrotu i stosowania wyłącznie na podstawie certyfikatu zgodności (Dz. U. nr 55 poz. 362).

Przepis 7- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21.04.2006 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów ( Dz.U. Nr 80, poz. 563 ).

Przepis 8 – PN-92/N-01256/02. Znaki bezpieczeństwa. Ewakuacja.

Przepis 9 – PN-IEC 61024-1. Ochrona odgromowa obiektów budowlanych. Zasady ogólne.

Przepis 10 – PN- 92/N- 01256/01 . Znaki bezpieczeństwa. Ochrona przeciwpożarowa.

Przepis 11- Instrukcja nr 221 Instytutu Techniki Budowlanej. Wytyczne oceny odporności ogniowej elementów konstrukcji budowlanych.

Przepis 12 – PN-02852. Ochrona przeciwpożarowa w budownictwie. Obliczanie gęstości obciążenia ogniowego oraz wyznaczanie względnego czasu trwania pożaru.





Przepis 13 – PN-76/E- 05125. Elektroenergetyczne i sygnalizacyjne linie kablowe. Projektowanie i budowa.

Przepis 14 – PN-B- 02877-4/2001 . Ochrona Przeciwpożarowa Budynków. Instalacje grawitacyjne do odprowadzenia dymu i ciepła. Zasady projektowania.

Przepis 15 – A guide to Fire Safety in airport buildings.

Przepis 16 – Instrukcja nr 409/2005 Instytutu Techniki Budowlanej. Projektowanie elementów żelbetowych i murowych z uwagi na odporność ogniową.

#### **ZAKRES OPRACOWANIA**

Niniejsze opracowanie określa warunki techniczne budynku, w zakresie wymagań przeciwpożarowych wynikających z funkcji użytkowych przyjętych w dokumentacji projektowej.

Opracowanie obejmuje analizę danych z zakresu ochrony przeciwpożarowej wymaganych do uzgodnienia projektu budowlanego - § 5 ust.1 przepis [4].

#### **DANE STANOWIĄCE O WARUNKACH OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ OBIEKTU**

#### **CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU**

Budynek parterowy, niepodpiwniczony, kryty stropodachem płaskim.

#### **2. Powierzchnia, wysokość, liczba kondygnacji**

Powierzchnia zabudowy: m<sup>2</sup> 212,5

Powierzchnia użytkowa: m<sup>2</sup> 188,7

Wysokość: m 4,2

Liczba kondygnacji: 1

Wysokość budynku kwalifikuje go do budynków ( N ) niskich - § 8 przepisu [1].

#### **3. Odległość od obiektów sąsiadujących**

W odległości ca 25 m jest zlokalizowany hangar samolotów kodu litery C o wymiarach ca 60 x 60 m( od strony płd.-zach.).

Od strony wschodniej zlokalizowany jest MPS – podziemny magazyn paliw w odległości ca 25 m.

#### **4. Parametry pożarowe występujących substancji palnych**

W budynku nie zakłada się magazynowania lub przerobu materiałów niebezpiecznych pożarowo definiowanych jak w - § 2 ust.1 pkt. 1 przepisu [2].

#### **5. Przewidywana wielkość gęstości obciążenia ogniowego**

Przewidywana gęstość obciążenia ogniowego

Q poniżej 500MJ/m<sup>2</sup>.

#### **6. Klasyfikacja pożarowa**

Zgodnie z § 209 ust. 1 pkt 2 budynek jest zakwalifikowany do kategorii zagrożenia PM.



### **7. Ocena zagrożenia wybuchem**

W projektowanym obiekcie nie występuje zagrożenie wybuchem.

### **8. Podział obiektu na strefy pożarowe**

Dopuszczalna wielkość strefy pożarowej dla kategorii zagrożenia pożarowego PM, dla budynku parterowego, niezagrożonego wybuchem dla  $Q < 500 \text{ MJ/m}^2$  wynosi  $20000 \text{ m}^2$ . Układ funkcjonalny budynku i jego konstrukcja wynikające z jego technologii determinuje podział stacji na 6 niezależnych, wydzielonych pomieszczeń, każde z osobnymi drzwiami.

### **9. Klasa odporności pożarowej budynku oraz klasa odporności ogniowej i stopień rozprzestrzeniania ognia elementów budowlanych**

Ustalona ( patrz pkt 6 ) kategorią zagrożenia jest PM.

Dla tej kategorii wymaganą klasę odporności pożarowej określa się wg tabeli § 212 pkt 4 – przyjęto wszystkie elementy budynku z ewzględów konstrukcyjnych i użytkowych jako „ C „

główna konstrukcja nośna	R 60
konstrukcja dachu	R 15
ściana zewnętrzna	EI 30
ściana wewnętrzna	EI 15

### **10. Warunki ewakuacji, oświetlenie awaryjne (bezpieczeństwa i ewakuacyjne) oraz przeszkodowe.**

Ewakuacja jest zapewniona przez wyjście z każdego z pomieszczeń stacji bezpośrednio na przestrzeń otwartą.

### **11. Sposób zabezpieczenia przeciwpożarowego instalacji użytkowych, a w szczególności: wentylacyjnej, ogrzewczej, gazowej, elektroenergetycznej, odgromowej**

Przewidziano przeciwpożarowy wyłącznik prądu elektrycznego wraz z odpowiednim oznakowaniem. Nie przewiduje się instalacji odgromowej gdyż obliczenia sprawdzające nie potwierdzają potrzeby jej wykonania- patrz projekt elektryczny. Poza tym – nie dotyczy.

### **12. Dobór urządzeń przeciwpożarowych w obiekcie, dostosowany do wymagań wynikających z przyjętego scenariusza rozwoju zdarzeń w czasie pożaru, a w szczególności: stałych urządzeń gaśniczych, systemu sygnalizacji pożarowej, dźwiękowego systemu ostrzegawczego, instalacji wodociągowej przeciwpożarowej, urządzeń oddymiających, dźwigów przystosowanych do potrzeb ratowniczych.**

Z wymienionych wyżej systemów i urządzeń projektuje się wyposażenie w gaśnice proszkowe- spis wyposażenia p.poż. i BHP – patrz projekt elektryczny.

### **13. Wyposażenia w gaśnice**

Przewiduje się wyposażenie : pomieszczeń transformatorów  
rozdzielni SN i NN

w gaśnice proszkowe, halonowe 2 kg.

oraz środków gaśniczych z wozów Zakładowej Lotniskowej Straży Pożarnej.

Wyposażenie leży w gestii Inwestora, łącznie z opracowaniem instrukcji p.poż.





#### **14. Zaopatrzenie w wodę do zewnętrznego gaszenia pożaru**

Ze względu na charakter obiektu nie przewiduje się używania wody do celów gaszenia pożaru. Port Lotniczy dysponuje siecią hydrantową w pobliżu zbiornikiem wody p.poż. oraz wodą z wozów bojowych ZLSP.

#### **15. Drogi pożarowe**

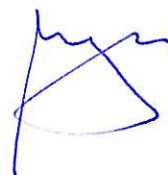
Dojazd do budynku jest zapewniony z trzech stron na całej długości poszczególnych elewacji z drogi patrolowo- technicznej będącej w budowie.

#### **16. Pozostałe informacje i uwagi**

- wyjście na dach po drabinie przystawianej; takie rozwiązanie wynika z procedur obowiązujących na terenie Portu.
- należy odpowiednio oznakować wyjścia i drogi ewakuacyjne oraz miejsca usytuowania urządzeń przeciwpożarowych.

wszystkie zmiany do ustaleń niniejszego projektu w zakresie zabezpieczenia przeciwpożarowego powinny być uzgodnione z projektantem i/lub rzeczoznawcą zabezpieczeń przeciwpożarowych.

Opracował :





**INFORMACJA BEZPIECZEŃSTWA**  
**I OCHRONY ZDROWIA**

**BUDOWA STACJI TRANSFORMATOROWEJ PZL**  
**PUNKT ZASILANIA LOTNISKA**

INWESTOR  
**Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.**

**Imię i nazwisko oraz adres**  
**projektanta sporządzającego informację**

arch. Piotr Mrugalski  
Ul. Mazowiecka 30 c/1  
80-632 Sopot





**1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów.**

Zamierzeniem inwestycyjnym jest budowa stacji transformatorowej PZL.

Budowa ta jest częścią przedsięwzięcia pod nazwą: "Rozbudowa, przebudowa infrastruktury energetycznej w zakresie kabli oraz stacji transformatorowych, obiektów towarzyszących i sieci teletechnicznych".

TOM I i II. Architektura i konstrukcja

Zgodnie z projektem zakres robót będzie realizowany w kolejności ustalonej w harmonogramie budowy.

**2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.**

W sąsiedztwie projektowanej stacji zlokalizowany jest hangar dla samolotów kodu litery C, (od strony pld.- zachodniej). Odległość wynosi ca 25 m.

Od strony wschodniej, oddzielony skarpą terenową znajduje się MPS – magazyn paliw. Odległość ca 25 m.

Sieci istniejące :

- kanalizacja deszczowa
- sieć elektroenergetyczna SN i NN

**3. Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.**

Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi to:

- sieć elektroenergetyczna i teletechniczna
- wykopy fundamentowe i instalacyjne

należy zwrócić uwagę na istniejące pod poziomem terenu ściany fundamentowe rozebranego budynku- patrz projekt konstrukcyjny.

Budowa położona jest na terenie Portu Lotniczego. Teren budowy musi być wygradzony wg zasad ustalonych ze Służbą Ochrony Lotniska.

**4. WSKAZANIA DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ WYSTĘPUJĄCYCH PODCZAS REALIZACJI ROBÓT BUDOWLANYCH OKREŚLAJĄCYCH SKALĘ I RODZAJE ZAGROŻEŃ ORAZ MIEJSCE I CZAS ICH WYSTĄPIENIA.**

- wykopy do wykonania fundamentów i ścian fundamentowych oraz kanałów technologicznych i izolacji

➤ **Roboty kubaturowe**

Do wykonania robót kubaturowych nie przewiduje się elementów prefabrykowanych. Roboty murowe wykonane będą z elementów drobnowymiarowych, stropy, biegi schodowe - żelbetowe „na mokro”. Do transportu pionowego materiałów użyta będzie winda przyścienna lub zostanie zaangażowany dźwig.



## 5. WSKAZANIE SPOSOBU PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT SZCZEGÓLNIE NIEBEZPIECZNYCH.

Wszyscy pracownicy Wykonawcy przed rozpoczęciem prac na terenie budowy winni być:

- kierowani do lekarza medycyny pracy, który po przeprowadzeniu badań szczegółowych zatwierdza możliwość zatrudnienia na danym stanowisku pracy (brak przeciwwskazań zdrowotnych)
- zaznajamiani - szczegółowo przeszkalani z zakresu BHP i Ppoż. podczas szkoleń zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa,
- przeszkoleni z zakresu przepisów i zasad obowiązujących na terenie Portu Lotniczego w zakresie ustalonym przez Służbę Ochrony Lotniska.

Roboty będą prowadzone na terenie Portu Lotniczego Gdańsk, pracownicy którzy będą zatrudnieni na budowie przejdą szkolenie przez Służbę Ochrony Lotniska i po uzyskaniu przepustek możliwe będzie rozpoczęcie prac. Trwa to około 1 miesiąca. Roboty należy prowadzić po uzgodnieniach z SOL i służbami eksploatacyjnymi Portu Lotniczego.

Wymagane są następujące typy szkoleń:

Szkolenia wstępne ogólne - przed zatrudnieniem

- zapoznanie z zagadnieniami związanymi z BHP i Ppoż.,
- zapoznanie pracownika z ogólnym zakresem stosowanej technologii
- zapoznanie pracownika z zakresem obowiązków służbowych na danym stanowisku pracy,
- zapoznanie pracownika z odpowiedzialnością wynikającą z zajmowanego stanowiska,
- zapoznanie pracownika z ogólnymi zasadami poruszania się po terenie budowy objętym w projekcie,
- zapoznanie pracownika z czynnikami szkodliwymi występującymi w związku z wykonywaną pracą,
- zapoznanie pracownika z zagrożeniami występującymi w związku z wykonywaną pracą,
- zapoznanie z metodami likwidacji lub ograniczenia oddziaływania na pracownika czynnika niebezpiecznego, szkodliwego dla zdrowia lub uciążliwego, występującego w procesie pracy,
- pouczenie pracownika o obowiązku stosowania środków ochrony indywidualnej oraz odzieży roboczej,
- poinformowanie pracownika o ryzyku zawodowym, które wiąże się z wykonywaną pracą,
- poinformowanie pracownika o opiece zdrowotnej zapewnianej przez zakład pracy,
- zapoznanie z zasadami postępowania na wypadek pożaru,
- zapoznanie z zasadami postępowania w razie wypadków i w sytuacjach zagrożeń (pożaru, awarii, itp.), w tym zasadami udzielania pomocy przedlekarskiej w razie wypadku,

Zapoznanie z udokumentowaną oceną ryzyka na danym stanowisku pracy,  
Zapoznanie ze szczegółowymi przepisami BHP i Ppoż. dotyczącymi zagadnień na danym stanowisku pracy,

Zapoznanie z instrukcjami BHP i Ppoż. na danym stanowisku pracy. Szkolenie wstępne stanowiskowe - przed zatrudnieniem

Zapoznanie - przygotowanie pracownika do wykonywania pracy,



szkolenie zgodne z ramowym programem w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy zawartym w ROZPORZĄDZENIU MINISTRA PRACY I POLITYKI SOCJALNEJ w dniu 28 maja 1996 r. w sprawie szczegółowych zasad szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy /Dz.U. Nr 62 poz.285 /.

6. WSKAZANIE ŚRODKÓW TECHNICZNYCH I ORGANIZACYJNYCH, ZAPOBIEGAJĄCYCH NIEBEZPIECZEŃSTWOM WYNIKAJĄCYM Z WYKONYWANIA ROBÓT BUDOWLANYCH W STREFACH SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA ZDROWIA LUB W ICH SĄSIEDZTWIE, W TYM ZAPEWNIAJĄCYCH BEZPIECZNĄ I SPRAWNĄ KOMUNIKACJĘ, UMOŻLIWIĄCĄ SZYBKĄ EWAKUACJĘ NA WYPADEK POŻARU, AWARII LUB INNYCH ZAGROŻEŃ.

Wykonawca sporządzi zgodnie z Rozp. Min. Infrastruktury z dnia 23.06.2003 r. /Dz.U. Nr 151 poz. 1256 / -plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

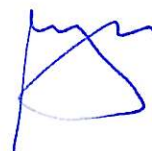
Roboty będą prowadzone w bezpośrednim sąsiedztwie Portu Lotniczego oraz dojazdu do terminala Cargo. Konieczne jest uwzględnienie powyższego przy wykonywaniu planu BIOZ.

Ze względu na sąsiedztwo budynków istniejących, które w czasie budowy będą eksploatowane konieczne jest zapewnienie bezpieczeństwa osobom trzecim.

Montaż elementów prefabrykowanych oraz transport materiałów na paletach powinien odbywać się przy zastosowaniu dźwigów i wind do tego przystosowanych. Operatorzy powinni być przeszkoleni i uzyskać pozytywny wynik ze sprawdzianu zgodnie z Rozp.Min.Gosp. z dnia 10.09.01 /Dz.U. Nr 118 poz.1263 /

Pracownicy winni używać środki ochrony osobistej a w szczególności kaski i odpowiednią odzież.

Wszelkie roboty winny odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami.







## **UZGODNIENIA**



Za zgodność  
z oryginałem

Urządzenie wraz wszystkimi  
kablami SN 15 kV i NN 0,4 kV oraz  
lokalizację stacji transformatorowej  
PZL

Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o. o.

ul. Wolności 166, 80-248 Gdańsk  
tel. +48 (58) 740 11 51, fax +48 (58) 745 22 00  
http://ppl.gda.pl

Krzysztof Nalcwala  
Kierownik Urzędu Technicznego  
Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o. o.

08.01.2009

12-17-1912  
12-17-1912





08/P1/5244

Numer

Gdańsk

Miejscowość

26-03-2008

Data

## WARUNKI PRZYŁĄCZENIA DO SIECI ELEKTROENERGETYCZNEJ ENERGI – OPERATOR SA Oddział w Gdańsku

1. Przyłączany obiekt:

Nazwa: **Port Lotniczy**

Adres (Nr działki): **Gdańsk , ul. Słowackiego Juliusza 200**

2. Grupa przyłączeniowa: **III**

3. Moc przyłączeniowa : **5000** kW ( zwiększenie mocy: **4100** kW)

4. Miejsce przyłączenia:  
**Stacja SN/nn [SN] T-16034 PZ LOTNISKO**

5. Miejsce dostarczania energii elektrycznej:  
**zaciski prądowe linii kablowych SN-15 kV w abonenckiej stacji transformatorowej T-16034 „PZ-Lotnisko”.**

6. Rodzaj przyłącza: **kablowe**

7. Zakres prac niezbędnych do realizacji przyłączenia oraz wymagania w zakresie wyposażenia niezbędnego do współpracy z siecią:

7.1. Urządzenia WN i SN

7.2. Stacja transformatorowa:

**przystosować wewnętrzną abonencką stację transformatorową T-16034 „PZ-Lotnisko” do nowych warunków obciążeniowych,  
charakter stacji: abonencka - dwusekcyjna, dwuprzelotowa.**

7.3. Urządzenia nn:  
**wg potrzeb, abonenckie**

*[Signature]*  
**Za zgodność  
z oryginałem**

7.4. Wyposażenie urządzeń, instalacji lub sieci, niezbędne do współpracy z siecią, do której instalacje lub sieci są przyłączane:

**sieć / instalację odbiorczą należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami**

7.5. Zabezpieczenie sieci przed zakłóceniami elektrycznymi powodowanymi przez urządzenia, instalacje lub sieci  
Wnioskodawcy:

**w razie konieczności zastosować filtry wyższych harmonicznych**

7.6. Dostosowanie przyłączanych urządzeń, instalacji lub sieci do systemów sterowania dyspozytorskiego:

8. Wymagania stopień skompensowania mocy biernej  $\tan \phi$  **0.4**

9. Wymagania dotyczące układu pomiarowo-rozliczeniowego i systemu pomiarowo-rozliczeniowego:

9.1. Miejsce zainstalowania:

**stacja transformatorowa odbiorcy**

9.2. Rodzaj i prąd znamionowy oraz miejsce usytuowania zabezpieczenia przedlicznikowego / głównego:

**wg proj.,**

9.3. Sposób pomiaru: **pośredni**

9.4. Liczniki: **4-kwadrantowy licznik do pomiaru energii elektrycznej czynnej i biernej z synchronizacją czasu**

9.5. Przystosowanie układu pomiarowo-rozliczeniowego do systemów zdalnego odczytu danych pomiarowych:

9.6. Wymagania dodatkowe:

a) dla pomiaru pośredniego lub półpośredniego, zastosować odpowiednie przekładniki i listwę kontrolną (Ska lub Skb), a w obwodach wtórnych pomiaru wykonać zabezpieczenie obwodów napięciowych liczników oraz optyczną sygnalizację zaniku napięcia. Dla poszczególnych etapów budowy przewidzieć pomiar dostosowany do poboru mocy. Urządzenia pomiarowe winny być osłonięte i przystosowane do opłombowania.

b) Wymagania techniczne dla układów transmisji danych pomiarowych określone są w rozdziale C Instrukcji Ruchu i Eksploatacji Sieci Dystrybucyjnej ENERGI - OPERATOR SA część szczegółowa Bilansowanie Systemu Dystrybucyjnego i Zarządzanie Ograniczeniami Systemowymi

c) inne:

10. Dane dotyczące sieci oraz parametry w zakresie elektroenergetycznej automatyki zabezpieczeniowej i systemowej

10.1. Dotyczy sieci o napięciu powyżej 1 kV:

a) Sposób pracy punktu neutralnego sieci **Sieć 15 kV pracuje z punktem zerowym uziemionym przed dławik (sieć skompensowana)**

b) Napięcie znamionowe sieci **15 kV**

c) Prąd zwarcia doziemnego **40 A** i czas wyłączenia zwarcia **4 s**

d) Moc zwarcia na szynach 15 kV **230 MVA** i czas wyłączenia zwarcia **1.5 s**

w stacji **GPZ-Kokoszki**

Rzeczywistą wartość prądu zwarcia wielofazowego oblicza projektant na podstawie mocy zwarciaowej.

e) System ochrony od porażeń **uziemiać ochronne**

10.3. Inne:

11. Dane znamionowe urządzeń, instalacji i sieci oraz dopuszczalne graniczne parametry ich pracy

Rodzaj urządzenia/instalacji/sieci	Napięcie znam. [kV]	Moc znam. [kW]	Prąd rozruchu [A]

12. Inne ustalenia:

12.1. Dotyczy projektu budowlanego:

opracować projekt przystosowania abonenckiej stacji transformatorowej i uzgodnić go z ENERGĄ – OPERATOR SA Oddział w Gdańsku, Wydział Rozwoju, Gdańsk ul. Marynarki Polskiej 130.

12.2. Dotyczy współpracy ruchowej:

zaktualizować Instrukcję Ruchu i Eksploatacji abonenckiej stacji transformatorowej T-16034 „PZ-Lotnisko” i uzgodnić ją z Zakładem Dystrybucji Gdańsk - przy opracowywaniu instrukcji uwzględnić wymagania zawarte w IRiESD ENERGI - OPERATOR SA Oddział w Gdańsku, dokonać uaktualnienia Szczegółowej Instrukcji Eksploatacji GPZ-u Kokoszki w zakresie dokonanych zmian i uzgodnić ją z ENERGĄ - OPERATOR SA Oddział w Gdańsku Wydział Zarządzania Majątkiem Sieciowym przy ulicy Marynarki Polskiej 130 w Gdańsku.

12.3. Dotyczy umowy przyłączeniowej:

12.4. Dotyczy przyłącza tymczasowego do zasilania placu budowy:

13. Użytkowane urządzenia elektryczne powinny spełniać wymagania określone w obowiązujących przepisach dotyczących kompatybilności elektromagnetycznej
14. Przy realizacji niniejszych warunków przyłączenia należy uwzględnić wymagania określone w Instrukcji Ruchu i Eksploatacji Sieci Dystrybucyjnej obowiązującej na terenie działania ENERGI - OPERATOR SA
15. Standardy jakościowe energii elektrycznej określa Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 4 maja 2007 roku (Dz.U. Nr 93 poz. 623 z 2007 r.).
16. ENERGĄ - OPERATOR SA nie zapewnia bezprzerwowej dostawy energii do sieci elektroenergetycznej dla ww. obiektu. Należy liczyć się z możliwością przerw w dostawie energii elektrycznej. Bezprzerwową dostawę energii elektrycznej można zapewnić jedynie poprzez zainstalowanie własnego źródła energii (np. agregatu prądotwórczego, urządzenia UPS, itp.) po uprzednim uzgodnieniu warunków jego instalacji z ENERGĄ - OPERATOR SA Oddział w Gdańsku.
17. Zawarcie umowy o przyłączenie stanowi podstawę do rozpoczęcia realizacji prac projektowych i budowlano-montażowych, na zasadach określonych w tej umowie. Projekt umowy o przyłączenie stanowi załącznik do niniejszych warunków.
18. Warunki przyłączenia są ważne 2 lata od dnia ich określenia.

  
Dadasiewicz Adam

OPRACOWAŁ

Tel. 058-347-32-78

  
DYREKTOR BIURA  
ROZWOJU MAJĄTKU

Wiktor Łacki

ZATWIERDZIŁ

- Otrzymują:
1. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200 80-298
  2. TR Biuro Rozwoju Majątku

  
Za zgodność  
z oryginałem





Gdańsk 01.09.2008

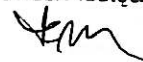
## UZGODNIENIE NR 564/2008

**Trasy projektowanych kabli SN-15kV jako usunięcie kolizji z rozbudową Portu Lotniczego w Gdańsku oraz linie kablowe SN-15kV i nn-0,4kV (abonenckie) i zmiana lokalizacji stacji T-16034 PZ – LOTNISKO w Gdańsku przy ul. Słowackiego.**

### UWAGI:

1. Uzgodnienie jest ważne 2 lata.
2. Wykonawca robót winien zgłosić pisemnie lub telefonicznie do ZAKŁADU DYSTRYBUCJI GDAŃSK, ul. Towarowa 38 tel. 3473-400, rozpoczęcie robót na 5 dni wcześniej, oddzielnie dla każdej kolizji z urządzeniami energetycznymi.
3. Nie wyklucza się istnienia innych niezarejestrowanych urządzeń podziemnych. Przy wykonywaniu robót napotykane urządzenia energetyczne traktować jako czynne (pod napięciem – mogące grozić porażeniem) i zachować warunki bezpieczeństwa. Koszty naprawy i poniesione straty przez ZAKŁAD DYSTRYBUCJI GDAŃSK na skutek ewentualnych uszkodzeń energetycznych podczas wykonywania robót pokrywa wykonawca.
4. Uzgodnienie niniejsze ważne jest wraz z ostemplowaną przez nas mapą do celów projektowych.
5. Projektowaną sieć energetyczną SN-154kV zabezpieczyć i osłonić zgodnie z normą.
6. Na zbliżeniach i skrzyżowaniach z istniejącą siecią prace prowadzić metodą uniemożliwiającą powstanie awarii i pod nadzorem naszego pracownika Oddziału Sieci.
7. Podstawą niniejszego uzgodnienia jest pismo znak 00-TRR/MR-001025-2008 z dnia 15-09-2008r.

Mistrz ds. Przeląceń



Piotr Leśniewicz

Kopie otrzymują:  
ZUR a/a



**Za zgodność  
z oryginałem**

### ENERGA - OPERATOR SA

ul. Marynarki Polskiej 130, 80-557 Gdańsk, tel.: +48 58 347 30 13, faks: +48 58 301 01 52, [www.energa-operator.pl](http://www.energa-operator.pl), [centrala@energa.pl](mailto:centrala@energa.pl)  
Konto: Bank Handlowy S.A. w Warszawie, nr: 98 1030 1508 0000 0005 0393 6003  
Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 0000033455  
NIP: 583-000-11-90, Regon 190275904, Kapitał zakładowy/wpłacony 603 301 400 zł.  
**ODDZIAŁ W GDAŃSKU, Zakład Dystrybucji Gdańsk**  
ul. Towarowa 38,80-218 Gdańsk, tel.: +48 58 347 34 00, faks: +48 58 347 35 02, [www.energa-operator.pl](http://www.energa-operator.pl), [zaklad.gdansk@energa.pl](mailto:zaklad.gdansk@energa.pl)  
Bank Handlowy S.A. w Warszawie, nr konta: 74 1030 1508 0000 0005 0076 4147  
Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 0000033455  
NIP 583-000-11-90, Regon 190275904-00036, Kapitał zakładowy/wpłacony 603 301 400 zł.



Załącznik Nr 1 do Zarządzenia 5/2005 Dyrektora Generalnego z dnia 16.03.2005r.

Wymagania dotyczące formy dokumentacji projektowej sieci elektroenergetycznych, zlecanej lub przyjmowanej do realizacji przez Koncern Energetyczny ENERGA SA Oddział Zakład Energetyczny Gdańsk w Gdańsku.

#### I. Podstawa prawna.

1. Ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2003 roku nr 207 poz. 2016 ze zmianami)
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego. (Dz. U. z 2003 r. nr 120 poz. 7887)
3. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. (Dz. U. z 1995 r. nr 8 poz. 38 ze zmianami.)
4. Ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. nr 5 poz. 42 ze zmianami)
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. z 2003 r. nr 120 poz. 1126)
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego. (Dz. U. z 2004 r. nr 202 poz. 2072)

#### II. Wymagania ogólne.

##### 1. Podział na tomy:

- projekt budowlany,
  - projekt wykonawczy,
  - przedmiar robót
  - informacja bioz.
- Dopuszcza się zawarcie wszystkich tomów w jednym opracowaniu.

##### 2. Trwała oprawa.

##### 3. Strony i rysunki numerowane.

##### 4. Czytelne kopie w egzemplarzach powielanych.

##### 5. 4 egzemplarze: w tym:

- oryginał,
- jeżeli z decyzją o pozwoleniu na budowę to 2 egz. zatwierdzone (ostemplowane) przez Urząd wydający decyzję.

#### III. Zawartość dokumentacji projektowej (w kolejności).

1. Strona tytułowa (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego.)
2. Spis zawartości projektu (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego)
3. Podstawę i zakres opracowania (wyszczególnienie poszczególnych rodzajów i ilości projektowanych urządzeń i sieci, np. linia kablowa 0,4kV YAKY4x120 – 0,150 km).
4. Opis techniczny:
  - inwentaryzacja,
  - opis zastosowanych rozwiązań.
5. Załączniki:
  - Uprawnienia projektowe autorów (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie),
  - Zaświadczenie potwierdzające wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego (zgodnie z Ustawą z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów),
  - Warunki przyłączenia (lub wytyczne projektowe, lub karta remontu),
  - Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu lub odpowiednio decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego lub wypis z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
  - Uzgodnienia wymagane w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu lub odpowiednio decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego lub w wypisie z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego:
    - w tym: protokół Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej,
    - uzgodnienia wymagane w protokole ZUD.
6. Wykaz właścicieli nieruchomości na których zaprojektowano sieci elektroenergetyczne.
7. Mapa do celów ewidencyjnych z zaznaczonym schematycznie przebiegiem sieci.
8. Oświadczenia (zgody) właścicieli nieruchomości na których zaprojektowano sieci i urządzenia elektroenergetyczne.
9. Obliczenia techniczne.
10. Zestawienia:
  - demontażowe,
  - montażowe.
11. Rysunki zawierające metrykę projektu (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego)
  - projekt zagospodarowania terenu - plan sieci;
  - z rzędnymi terenu i rzędnymi ułożenia projektowanych kabli
  - ze zwymiarowaną do punktów stałych lokalizacją projektowanych urządzeń i sieci.
  - schemat ideowy
  - szczegółowe rozwiązania techniczne (jeżeli zachodzi potrzeba)
  - karty katalogowe (jeżeli zachodzi potrzeba)
12. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia).
13. Przedmiar robót.



**Energa**  
operator

T +48 56 347 39 00 F +48 56 347 37 01 [www.energa-operator.pl](http://www.energa-operator.pl)

08/P1/19087

Numer

Gdańsk

Miejscowość

06-12-2008

Data

# WARUNKI PRZYŁĄCZENIA

## DO SIECI ELEKTROENERGETYCZNEJ ENERGI – OPERATOR SA

Oddział w Gdańsku

1. Przyłączany obiekt:

Nazwa: Port Lotniczy - stacja T-16034 PZ Lotnisko (zas. rezerwowe)

Adres (Nr działki): Gdańsk, ul. Słowackiego Juliusza 200/ gm. M. Gdańsk

2. Grupa przyłączeniowa: III

3. Moc przyłączeniowa : 5000 kW (zwiększenie mocy: 0 kW)

4. Miejsce przyłączenia:

Linia kablowa SN-15 kV nr 012075 relacji T-01300 GPZ KOKOSZKI - T-16034 PZ LOTNISKO k.1

Linia kablowa SN-15 kV nr 012076 relacji T-16626 BANIŃSKA - T-16034 PZ LOTNISKO k.2

Linia kablowa SN-15 kV nr 012577 relacji 9058 'BOROWIEC' stacja T-16034 PZ LOTNISKO

5. Miejsce dostarczania energii elektrycznej:

zaciski prądowe linii kablowych SN-15 kV nr 012075, 012076, 012577 w polach liniowych 15 kV w stacji transformatorowej T-16034 PZ LOTNISKO

6. Rodzaj przyłącza: kablowe

7. Zakres prac niezbędnych do realizacji przyłączenia oraz wymagania w zakresie wyposażenia niezbędnego do współpracy z siecią:

7.1. Urządzenia WN i SN

7.2. Stacja transformatorowa:

- stację transformatorową T-16034 "PZ LOTNISKO: przystosować do nowych warunków pracy; charakter stacji: abonencka - przelotowa, dwusekcyjna

7.3. Urządzenia nn:

- wg potrzeb - abonenckie

Za zgodność  
z oryginałem

ENERGA-OPERATOR SA  
Oddział w Gdańsku  
ul. Marynarki Polskiej 130  
80-557 Gdańsk

oddzial.gdansk@energa.pl  
[www.energa-operator.pl](http://www.energa-operator.pl)

Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ  
VII Wydział Gospodarczy KRS  
KRS 0000033455

NIP 503-000-11-90  
Regon 190275904-00036

Zarząd: Leszek Nowak – Prezes Zarządu, Dyrektor Naczelny, Jacek Szubstarski – Wiceprezes Zarządu, Dyrektor Zarządzający, Artur Resmer – Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Finansowych, Ryszard Marek Gawęcki – Wiceprezes Zarządu

Bank Handlowy w Warszawie SA, nr konta: 71 1030 1508 0000 0005 0076 4007  
Kapitał zakładowy/wpłacony: 603 301 400 zł

7.4 Wyposażenie urządzeń, instalacji lub sieci, niezbędne do współpracy z siecią, do której instalacje lub sieci są przyłączane.

sieć / instalację odbiorczą należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami

7.5. Zabezpieczenie sieci przed zakłóceniami elektrycznymi powodowanymi przez urządzenia, instalacje lub sieci Wnioskodawcy:

w razie konieczności zastosować filtry wyższych harmonicznych

7.6. Dostosowanie przyłączanych urządzeń, instalacji lub sieci do systemów sterowania dyspozytorskiego:

Nie jest wymagane

8. Wymagania stopień skompensowania mocy bierniej  $\tan \phi$  0.4

9. Wymagania dotyczące układu pomiarowo-rozliczeniowego i systemu pomiarowo-rozliczeniowego:

9.1. Miejsce zainstalowania:

stacja transformatorowa odbiorcy T-16034

9.2. Rodzaj i prąd znamionowy oraz miejsce usytuowania zabezpieczenia przedlicznikowego / głównego:

Wg projektu

9.3. Sposób pomiaru: pośredni

9.4. Liczniki: 4-kwadrantowy licznik do pomiaru energii elektrycznej czynnej i biernej z synchronizacją czasu

9.5 Przystosowanie układu pomiarowo-rozliczeniowego do systemów zdalnego odczytu danych pomiarowych: wymagane

9.6. Wymagania dodatkowe:

a) dla pomiaru pośredniego lub półpośredniego, zastosować odpowiednie przekładniki i listwę kontrolną (Ska lub Skb), a w obwodach wtórnych pomiaru wykonać zabezpieczenie obwodów napięciowych liczników oraz optyczną sygnalizację zaniku napięcia. Dla poszczególnych etapów budowy przewidzieć pomiar dostosowany do poboru mocy. Urządzenia pomiarowe winny być osłonięte i przystosowane do opłombowania.

b) Wymagania techniczne dla układów transmisji danych pomiarowych określone są w rozdziale C Instrukcji Ruchu i Eksploatacji Sieci Dystrybucyjnej ENERGI - OPERATOR SA część szczegółowa Bilansowanie Systemu Dystrybucyjnego i Zarządzanie Ograniczeniami Systemowymi

c) inne:

10. Dane dotyczące sieci oraz parametry w zakresie elektroenergetycznej automatyki zabezpieczeniowej i systemowej

10.1. Dotyczy sieci o napięciu powyżej 1 kV:

a) Sposób pracy punktu neutralnego sieci Sieć 15 kV pracuje z punktem zerowym uziemionym przed dławik (sieć skompensowana)

b) Napięcie znamionowe sieci 15 kV

c) Prąd zwarcia doziemnego 40 A i czas wyłączenia zwarcia 3 s

d) Moc zwarcia na szynach 15 kV 230 MVA i czas wyłączenia zwarcia 1 s

w stacji GPZ Kokoszki

Rzeczywistą wartość prądu zwarcia wielofazowego oblicza projektant na podstawie mocy zwarcia.

e) System ochrony od porażeń uziemianie ochronne

10.3. Inne:

11. Dane znamionowe urządzeń, instalacji i sieci oraz dopuszczalne graniczne parametry ich pracy

Rodzaj urządzenia/instalacji/sieci	Napięcie znam. [kV]	Moc znam. [kW]	Prąd rozruchu [A]

12. Inne ustalenia:

12.1. Dotyczy projektu budowlanego:

opracować projekt przystosowania abonenckiej stacji transformatorowej T-16034 PZ LOTNISKO do nowych warunków pracy i uzgodnić go z Oddziałem w Gdańsku - Wydział Rozwoju

12.2. Dotyczy współpracy ruchowej:

zaktualizować instrukcję ruchu i eksploatacji abonenckiej stacji transformatorowej T-16034 i uzgodnić ją z Zakładem Dystrybucji Gdańsk - Dział Ruchu, przy opracowywaniu instrukcji uwzględnić wymagania zawarte w IRiESD ENERGI - OPERATOR SA.

W normalnym układzie pracy sieci należy obie sekcje obciążyć równomiernie.

W przypadku awarii linii SN nr 2075, linia 2076 stanowi 100% zas. rezerwowe (i analogicznie w przypadku awarii linii 2076 linia 2075 stanowi 100% zas. rezerwowe), w przypadku awarii linii 2075 i 2076, zasilanie z linii 2577 jest ograniczoną mocą do wartości 1 MW

12.3. Dotyczy umowy przyłączeniowej:

12.4. Dotyczy przyłącza tymczasowego do zasilania placu budowy:

13. Użytkowane urządzenia elektryczne powinny spełniać wymagania określone w obowiązujących przepisach dotyczących kompatybilności elektromagnetycznej

14. Przy realizacji niniejszych warunków przyłączenia należy uwzględnić wymagania określone w Instrukcji Ruchu i Eksploatacji Sieci Dystrybucyjnej obowiązującej na terenie działania ENERGI - OPERATOR SA

15. Standardy jakościowe energii elektrycznej określa Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 4 maja 2007 roku (Dz.U. Nr 93 poz. 623 z 2007 r.).

16. ENERGA - OPERATOR SA nie zapewnia bezprzerwowej dostawy energii do sieci elektroenergetycznej dla ww. obiektu. Należy liczyć się z możliwością przerw w dostawie energii elektrycznej. Bezprzerwową dostawę energii elektrycznej można zapewnić jedynie poprzez zainstalowanie własnego źródła energii (np. agregatu prądotwórczego, urządzenia UPS, itp.) po uprzednim uzgodnieniu warunków jego instalacji z ENERGA - OPERATOR SA Oddział w Gdańsku.

17. Zawarcie umowy o przyłączenie stanowi podstawę do rozpoczęcia realizacji prac projektowych i budowlano-montażowych, na zasadach określonych w tej umowie. Projekt umowy o przyłączenie stanowi załącznik do niniejszych warunków.

18. Warunki przyłączenia są ważne 2 lata od dnia ich określenia.



Rutkowski Sławomir

OPRACOWAŁ

Tel. 058 347-33-66

Dyrektor  
Biuro Rozwoju Majątku

  
Wiktor Łącki

ZATWIERDZIŁ

- Otrzymują:
1. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk
  2. RD1
  3. TRR



ENERGA-OPERATOR SA

Oddział w Gdańsku

ul. Marynarki Polskiej 130  
80-557 Gdańsk

oddzial.gdansk@energa.pl

www.energa-operator.pl

Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ  
VII Wydział Gospodarczy KRS  
KRS 0000033455

NIP 583-000-11-90  
Regon 190275904 00036

Zarząd: Leszek Nowak – Prezes Zarządu, Dyrektor Naczelny, Jacek Szubsterski – Wiceprezes Zarządu, Dyrektor Zarządzający, Artur Resmer – Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Finansowych, Ryszard Marek Gawęcki – Wiceprezes Zarządu

Bank Handlowy w Warszawie SA, nr konta: 71 1030 1508 0000 0005 0076 4007  
Kapitał zakładowy/wpłacony: 603 301 400 zł

17-11-1967  
17-11-1967



# POROZUMIENIE

Spisane w dniu 24.09.2008 pomiędzy **PORTEM LOTNICZYM GDAŃSK Sp. z o.o.** ul. **Słowackiego 200 80-298 Gdańsk** i projektantem **Jerzym Jurewiczem**..... działającym w imieniu **ENERGA-OPERATOR S.A.**- Oddział w Gdańsku w zakresie projektowanej przebudowy sieci elektroenergetycznej SN 15 kV w miejscowości: **Gdańsk ul. Słowackiego 200 (teren Portu Lotniczego)**

§ 1

**PORT LOTNICZY GDAŃSK sp. z o.o.** zapoznał się z projektowaną trasą wymiany linii elektroenergetycznych kablowych SN 15kV na terenie stanowiącym jego własność lub użytkowanie wieczyste.

§ 2

**Port Lotniczy Gdańsk Spółka z o.o.** wyraża zgodę na wejście na teren przedmiotowych nieruchomości:

- wykonawcy ww. robót w celu **przebudowy kablowych linii elektroenergetycznych SN 15 kV** oraz montażu ww. elementów sieci elektro- energetycznej zgodnie z projektem,
- pracowników firmy **ENERGA OPERATOR S.A. – Oddział w Gdańsku Zakład Gdańsk**, w celu usunięcia awarii lub wykonania remontu ww. sieci.

§ 3

Przed przystąpieniem do robót zgodnie z projektem, wykonawca zobowiązany jest powiadomić właściciela działki(-ek) o przewidywanym terminie wejścia na przedmiotową(-we) działkę(-ki) z 14 dniowym wyprzedzeniem.

§ 4



Porozumienie sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, 1 egz. dla Portu Lotniczego wymienionego w § 1, 1 egz. dla firmy **ENERGA-OPERATOR S.A.**

§ 5

Integralną częścią Porozumienia jest załącznik graficzny z wysownym schematycznie projektowanym przebiegiem trasy linii kablowych.

Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.:

Projektant **ENERGI-OPERATOR S.A.**

  
Włodzisław Włochczyński  
Przesłany Zarząd  
Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.  
  
Tomasz Kłoskowski  
Wiceprezes Zarządu  
Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.  
24.09.2008

  
Jerzy Jurewicz  
Uprawniony do projektowania,  
kierowania i nadzorowania w specjalności  
sieci i instalacji elektrycznych  
Uprawnienia budowlane nr 5753/GD/94

Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.

ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk  
tel. +48 (58) 348 11 54, fax +48 (58) 345 22 93  
NIP 522-00-10 258

Za zgodność  
z oryginałem



ENERGA - Operator SA  
Oddział w Gdańsku  
Zakład Dystrybucji Gdańsk

Uzgodnienie nr ..... 564/2008  
Data uzgodnienia ..... 19.09.2008  
Ilość rysunków ..... 1/1

Za zgodność  
z oryginałem

FIRMA PROJEKTOWO BUDOWLANA  
JERZY JUREWICZ  
81-881 Sopot, ul. Kolberga 18A  
e-mail: fpb.jurewicz@wp.pl

PORT LOTNICZY GDAŃSK SP. Z O.O.  
80-290 GDAŃSK UL. SŁOWACKIEGO 200

LINIE ELEKTROENERGETYCZNE PORTU LOTNICZEGO

PLAN TRAS LINII SN 15 KV i nn 0,4 KV

OPRACOWAŁ:  
JERZY JUREWICZ UPR. 5753/GD/94  
SPRAWDZIŁ:  
JERZY MARTYŃSKI UPR. 2175/GD/85

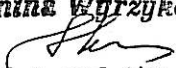
Data	09.2008
Skala	1:1000
Nr rys.	E - 01

100-100-100  
100-100-100

Zawartość opracowania  
projektu budowlanego - wykonawczego - konstrukcyjnego  
stacji transformatorowej - PZL punkt zasilania  
lotniska 80-298 Gdańsk ul. J. Stowackiego 200

1. Opis techniczny
2. Obliczenia statyczne
3. Rysunki

- N1 Fundamenty poz. obl. 2  
N2 Stropodach poz obl. 1  
N3 Ławy i kolumny poz. 2.1.1 ÷ 2.1.8  
N4 Zestawienie stali dla Rys. 3  
N5 Zestawienie stali dla Rys. 2

wykonana:  
Gdańsk grudzień 2008r. inż. Janina Wyrzykowska  
  
Upewnienia Bud. 9/66 Gdańsk  
Gdańsk, ul. Śląska 29c m7





## Opis techniczny

do projektu budowlano-wykonawczego konstrukcji  
stacji Transformatorowej - przy punkcie napięcia  
Łotwiska 80-298 Gdańsk ul. J. Słowackiego 200

Projekt konstrukcyjny został wykonany na podstawie  
projektu architektonicznego i danych z projektu załącznika  
elektroenergetycznego portu lotwiskiego.

Budynek parterowy, niepodpiwniczony stropodach  
stanowi płyta żelbetowa 0,20 i 0,22 cm ułożona rozdziel-  
nia SN 15 kV z betonem B25 zbrojona stalą  
A-III RB 400 i A-0 pręty rozdzielone. W czasie be-  
townienia pozostawić otwory na wywietrzniki  
dachowe DN 160. Na wszystkich ścianach wewnętrz-  
nych stropów 4φ12 A-III średnicowo φ6 co 25 cm.

Na ścianach podłazowych wewnętrznych z gzymsami  
szczegół na rys. NR. 2. Na płycie żelbetowej paro-  
izolacja, ocieplenie ze styropianu w którym  
jest wyrobiony spadolek, na styropianie wylewka  
cementowa 8 cm i pokrycie z dwukrotną parą.  
Ściany wewnętrzne z pustaków ceramicznych  
POROTHERM K 2,5 klasy fb = 10 MPa na zaprawie  
fm = 5 MPa wytrzymałość charakterystyczną na  
ściskanie muru na zaprawie zwykłej fu = 3,1 MPa.

Izolacja termiczna ścian zewnętrznych styropian  
2x6 cm tyk mineralny na siatce klejonej do  
styropianu, wewnętrzny cementowo-wapnienny.  
Nadproża nad otworami drzwiowymi żelbetowe  
wylewane na mokro 25x30 cm z daszkiem o wysi-  
gu 0,70 m. Szczegóły wykonania na str. 6 obliczeń.

Budynek posiada kawy technologiczne  
o głębokości 90 cm szerokości 40, 50, 65 cm. Żelbe-  
towe z betonem B25 zbrojone stalą A-III i A-0



ściany kawałów wewnętrzne są również w ścianach fundamentowych ścian wewnętrznych budynku. Tam gdzie kawałów brak ściany fundamentowe są z bloków betonowych  $f_b = 10 \text{ MPa}$  w zaprawie  $f_m = 5 \text{ MPa}$ . Wszystkie ściany w poziomie - 0,00 m. mają kłewiec  $0,25 \times 0,20 \text{ m}$  zbrojony  $4\phi 12 \text{ A-III}$ . Ściany poprzeczne, które są od siebie oddzielone ścianą wyburzonego budynku w górnych kłewcach mają dodatkowo  $2\phi 12$  górę.

Fundamentami ścian z kawałami jest żelbetonowa konstrukcja kawałów którą należy wykonać wg rys. NR 3, ściany bez kawałów mają ławy  $0,35 \times 0,30 \text{ m}$  zbrojone  $4\phi 12 \text{ A-III}$  beton B25. W ścianach kawału w czasie betonowania należy osadzić przepust z rur PCV  $\phi 110$  zgodnie z proj. elektrycznym. Wszystkie fundamenty posadzić na warstwie wyrównawczej betonu B10 grubości 10 cm. Przed ułożeniem zbrojenia beton wyrobić czy posmarować lepikiem asfaltowym, ściany fundamentowe przed zasypaniem posmarować emulsją asfaltową. Zwrócić uwagę na zagęszczenie gruntu, które powinno być  $I_{0,01} = 0,50$  a przy warstwach o większej wilgotności  $I_p = 0,60$ . Dalej gruntownie zostały dokładnie opisane w par. 2 Fundamenty i kawały.

Wykonała:

mgr. Janina Wyrzykowska

Uprawnienia Bud. 9/66 Gdańsk  
Gdańsk, ul. Ścieka 29c m6

Gdańsk grudzień 2008r.





## Obliczenia statyczne

do projektu budowlano-wykonawczego stacji  
Transformatorowej - PZL punkt zasilania lotuska  
80-298 Gdańsk ul. J. Słowackiego 200

Budynek stacji parterowy o wymiarach  $13,50 \times 14,00$   
murowany z pustaków POROTHERM. Stropodach wylewe  
ny na mokro beton B25 stal A-III RB 400; A-O  
Dach dwuspadowy kryty papą termozgrzewalną,  
ocieplony styropianem ze spadkiem.  
Dane gruntowe przyjęto na podstawie dokumen-  
tacji technicznych badań podłoża gruntowego  
wykonanych przez Zakład Usług Geotechnicznych  
GEODOM w Porcie Lotwisym - Hanger przy  
ul. J. Słowackiego 200 w czerwcu 2005r.  
W miejscu usytuowania budynku stacji transfor-  
matorowej zalegają nasypy uniwersalno-orga-  
niczne z domieszką glin próchniczych, gleba  
i piasek gliniasty plastyczny. W miejscu  
usytuowania stacji w kierunku podłużnym  
znajduje się ściana rozebranego budynku.  
Miejsce to jest zasypane ale wykonując wy-  
kopy pod fundamenty należy sprawdzić  
zagęszczenie nasypu musi być  $J_0 = 0,500$   
jeżeli jest mniejsze należy dociążyć. Ściany  
fundamentowe z kantami żelbetowe  
bez kantów murywane z bloków beto-  
nowych, tamy zbrojone podtakim. W poziomie  
 $\pm 0,00$  wieńiec, w ścianach poprzecznych tam  
gdzie znajduje się ściana rozebranego bu-  
dynku wieńiec dozbrojony.



## Роз. 1. Стropoдoдoд

Obciqzenu

pokrycie papie ferumoxym  $0,08 \times 2 =$

qtadi cennuqoia  $0,08 \times 2 =$

stypopiau spookuy  $(0,18 + 0,30 \times 0,5) \times 0,15$

paroizulacia

ptyta zepbowa  $0,24 \times 24 =$

Tyuk  $0,015 \times 19$

charakt. obliuauuare

$$0,16 \text{ kPa} \times 1,2 = 0,19 \text{ kPa}$$

$$1,68 \text{ --} \times 1,3 = 2,18 \text{ --}$$

$$0,15 \text{ --} \times 1,2 = 0,18 \text{ --}$$

$$0,01 \text{ --} \times 1,2 = 0,02 \text{ --}$$

$$5,176 \text{ --} \times 1,1 = 6,34 \text{ --}$$

$$0,29 \text{ --} \times 1,3 = 0,37 \text{ --}$$

$$g_k = 8,05 \text{ kPa} \quad g = 9,28 \text{ kPa}$$

siuep III stafa  $Q_k = 1,2 \text{ kPa} \quad c = 0,8 \quad D = 1,5$  budyek uizsy  
od budyakow sqmeduk

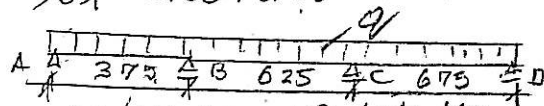
$$S_k = 1,2 \times 0,8 \times 1,2 = 1,152 \text{ kPa}$$

$$S = 1,152 \times 1,5 = 1,73 \text{ kPa}$$

### Роз. 1.1. Pтыты stropoue

#### 1.1.1 Pтыта 3 pnpctowa

$$l_1 = 3,50 + 0,25 = 3,75 \text{ m} \quad l_2 = 6,0 + 0,25 = 6,25 \text{ m} \quad l_3 = 6,50 + 0,25 = 6,75 \text{ m}$$



Obciqzenue q

pokrycie + c. macy

$$9,28 \text{ kPa}$$

$$1,73 \text{ --}$$

siuep

$$q_k = 8,05 + 1,15 = 9,20 \text{ kPa}$$

$$q = 11,01 \text{ kPa}$$

$$M_B = -0,100 \times 11,01 \times \left( \frac{3,75 + 6,25}{2} \right)^2 = -27,53 \text{ kNm}$$

$$M_C = -0,100 \times 11,01 \times \left( \frac{6,25 + 6,75}{2} \right)^2 = -46,52 \text{ kNm}$$

$$R_A = 11,01 \times 3,75 \times 0,5 - \frac{27,53}{3,75} = 20,64 - 7,34 = 13,30 \text{ kN}$$

$$R_B^L = 20,64 + 7,34 = 27,98 \text{ kN}$$

$$R_B^P = R_B^L = 11,01 \times 6,25 \times 0,5 \pm \frac{46,52 - 27,53}{6,25} = 34,41 \pm 3,04 = 37,45 \text{ kN}$$

$$R_C^P = 11,01 \times 6,75 \times 0,5 + \frac{46,52}{6,75} = 37,16 + 6,89 = 44,05 \text{ kN}$$

$$R_D = 11,01 \times 6,75 \times 0,5 - 6,89 = 37,16 - 6,89 = 30,27 \text{ kN}$$

$$X_{AB} = \frac{13,30}{11,01} = 1,21 \text{ m} \quad M_{AB} = 13,30 \times 1,21 - 11,01 \times 1,21 \times 0,5 = 8,03 \text{ kNm}$$

$$M_{BC} = 0,04166 \times 11,01 \times 6,25^2 = 17,92 \text{ kNm}$$

$$X_{DC} = \frac{30,27}{11,01} = 2,75 \text{ m} \quad M_{DC} = 30,27 \times 2,75 - 11,01 \times 2,75 \times 0,5 = 44,61 \text{ kNm}$$

Hy miaoauuue  $b = 100 \text{ cm} \quad d = 20 - 3 = 17 \text{ cm} \quad B25 \quad A - III \quad R_B 400$

$$A_B = \frac{27,53}{1,0 \times 0,17^2} = 953 \text{ kPa} \quad \rho_c = 0,29 \%$$

$$F_a = 0,0029 \times 100 \times 17 = 4,93 \text{ cm}^2 \quad \text{пныпто } \phi 12 \text{ cu } 20 \text{ cu } F_a = 5,67 \text{ cm}^2$$

$$A_C = \frac{46,52}{1,0 \times 0,17^2} = 1610 \text{ kPa} \quad \rho_c = 0,49 \%$$



$$F_a = 0,0049 \times 100 \times 17 = 8,33 \text{ cm}^2 \text{ przy } \phi 12 \text{ co } 12 \text{ cm } F_a = 9,42 \text{ cm}^2$$

$$A_{AB} = \frac{8,03}{1,0 \times 0,17^2} = 278 \text{ kPa} \quad k = 0,16\%$$

$$F_a = 0,0016 \times 100 \times 17 = 2,72 \text{ cm}^2 \text{ przy } \phi 10 \text{ co } 20 \text{ cm } F_a = 3,93 \text{ cm}^2$$

$$A_{BC} = \frac{17,92}{1,0 \times 0,17^2} = 620 \text{ kPa} \quad k = 0,20\%$$

$$F_a = 0,0020 \times 100 \times 17 = 3,4 \text{ cm}^2 \text{ przy } \phi 12 \text{ co } 20 \text{ cm } F_a = 5,65 \text{ cm}^2$$

$$A_{CD} = \frac{41,61}{1,0 \times 0,17^2} = 1440 \text{ kPa} \quad k = 0,45\%$$

$$F_a = 0,0045 \times 100 \times 17 = 7,65 \text{ cm}^2 \text{ przy } \phi 12 \text{ co } 10 \text{ cm } F_a = 11,31 \text{ cm}^2$$

$$\text{Prędkość A-B } M_k = 6,71 \text{ kNm} \quad \frac{l_1}{d} = \frac{3,15}{0,17} = 22,06 < 28 \text{ warunk spełniony}$$

rozdziałore  $\phi 6$  co 20 cm

$$\text{Prędkość B-C } M_k = 17,92 \times 0,8356 = 14,97 \text{ kNm} \quad \frac{l_2}{d} = \frac{6,85}{0,17} = 36,76 > 35$$

$$\delta_1 = 200 \times \frac{0,03}{6,25} = 0,96$$

$$\sigma = \frac{14,97}{0,85 \times 0,17 \times 0,565} = 183 \text{ kPa} \quad \delta_2 = \frac{250}{183} = 1,35 \quad \delta_3 = 1$$

$$25 \times 0,96 \times 1,35 \times 1 = 45,36 > 36,76 \text{ warunk spełniony}$$

$$\text{Prędkość C-D } M_k = 34,76 \text{ kNm} \quad \frac{l_3}{d} = \frac{6,75}{0,17} = 39,70 \quad k = \frac{11,31}{17,92} = 0,66\%$$

$$\frac{l_3}{d} = 26,5 < 39,70 \quad \delta_1 = 200 \times \frac{0,03}{6,75} = 0,88$$

$$\sigma = \frac{34,76}{0,85 \times 0,17 \times 1,137} = 213 \text{ kPa} \quad \delta_2 = \frac{250}{213} = 1,1737 \quad \delta_3 = 1$$

$$26,5 \times 0,88 \times 1,1737 \times 1 = 27,37 < 39,70 \text{ uł. przy zwiększ. } d$$

$$\text{przy } \phi 16 \text{ co } 10 \text{ cm } F_a = 20,11 \text{ cm}^2 \quad k = \frac{20,11}{17,92} = 0,81 \quad \frac{l_{eff}}{d} = 21,5 < 39,70$$

$$\sigma = \frac{34,76}{0,85 \times 0,17 \times 2,011} = 120 \text{ kPa} \quad \delta_2 = \frac{250}{120} = 2,08$$

$$21,5 \times 0,88 \times 2,08 \times 1 = 39,35 < 39,70 \text{ zamiast zwiększ.}$$

złojenie konstrukcji płyt o 2 cm  $d = 22 - 3 = 19 \text{ cm}$

$$\frac{l_3}{d} = \frac{6,75}{0,19} = 35,53 \quad \frac{20,11}{19} = 1,06 \quad \frac{l_3}{d} = 21 < 35,53$$

$$\sigma = \frac{34,76}{0,85 \times 0,19 \times 2,011} = 107 \text{ kPa} \quad \delta_2 = \frac{250}{107} = 2,336 \quad \delta_3 = 1$$

$$21 \times 0,88 \times 2,336 \times 1 = 43,17 > 35,53$$

$$\text{rozdziałore } F_r = 0,10 \times 20,11 \times \frac{35}{19} = 3,70 \text{ cm}^2 \text{ przy } \phi 10 \text{ co } 20 \text{ cm } F_r = 3,93$$

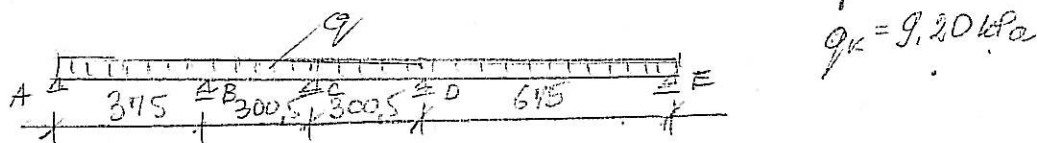




### 1.1.2. Płata H przepływu

$$l_1 = 3.75 \text{ m} \quad l_2 = l_3 = 3.005 \text{ m} \quad l_4 = 6.75 \text{ m}$$

Schemat obciążenia obciążenie  $q = 11.01 \text{ kPa}$



$$q_k = 9.20 \text{ kPa}$$

$$M_B = -0.1071 \times 11.01 \times \left(\frac{6.755}{2}\right)^2 = -13.45 \text{ kNm}$$

$$M_C = -0.0714 \times 11.01 \times 3.005^2 = -7.10 \text{ kNm}$$

$$M_D = -0.1071 \times 11.01 \times \left(\frac{3.005 + 6.75}{2}\right)^2 = -28.05 \text{ kNm}$$

$$R_A = 11.01 \times 3.75 \times 0.5 - \frac{13.45}{3.75} = 20.64 - 3.61 = 16.97 \text{ kN}$$

$$R_B^H = 20.64 + 3.61 = 24.31 \text{ kN}$$

$$R_B^F = R_C^H = 11.01 \times 3.005 \times 0.5 \pm \frac{13.45 - 7.10}{3.005} = 16.54 \pm 2.21 = 18.75 \text{ kN} \quad (14.33 \text{ kN})$$

$$R_C^P = R_D^L = 11.01 \times 3.005 \times 0.5 \pm \frac{7.10}{3.005} = 16.54 \pm 2.36 = 18.90 \text{ kN} \quad (14.18 \text{ kN})$$

$$R_D^P = 11.01 \times 6.75 \times 0.5 + \frac{28.05}{6.75} = 37.16 + 4.16 = 41.32 \text{ kN}$$

$$R_E = 37.16 - 4.16 = 33.0 \text{ kN}$$

$$X_{AB} = \frac{16.97}{11.01} = 1.54 \text{ m} \quad M_{AB} = 16.97 \times 1.54 - 11.01 \times 1.54 \times 0.5 = 13.08 \text{ kNm}$$

$$M_{BC} = M_{CD} = 0.0417 \times 11.01 \times 3.005 = 4.15 \text{ kNm}$$

$$X_{ED} = \frac{33.0}{11.01} = 3.00 \text{ m} \quad M_{ED} = 33.0 \times 3.0 - 11.01 \times 3.0 \times 0.5 = 49.45 \text{ kNm}$$

Wykresy sił wewnętrznych  $b = 100 \text{ cm}$   $d = 20 - 3 = 17 \text{ cm}$  1325 A-III

$$A_B = \frac{13.45}{1.0 \times 0.17^2} = 465 \text{ kPa} \quad \epsilon = 0.16\%$$

$$F_a = 0.0016 \times 100 \times 17 = 2.72 \text{ cm}^2 \text{ przy } \phi 10 \text{ co } 20 \text{ cm} \quad F_a = 3.93 \text{ cm}^2$$

$$A_C = \frac{7.10}{1.0 \times 0.17^2} = 246 \text{ kPa} \quad \epsilon = 0.16\% \text{ przy } \phi 10 \text{ co } 20 \text{ cm}$$

$$A_D = \frac{28.05}{1.0 \times 0.17^2} = 971 \text{ kPa} \quad \epsilon = 0.29\%$$

$$F_a = 0.0029 \times 100 \times 17 = 4.93 \text{ cm}^2 \text{ przy } \phi 12 \text{ co } 20 \text{ cm} \quad F_a = 5.67 \text{ cm}^2$$

Pręty A-B; B-C; C-D  $\phi 10 \text{ co } 20 \text{ cm} \quad F_a = 3.93 \text{ cm}^2$

$$A_{DE} = \frac{49.45}{1.0 \times 0.17^2} = 1370 \text{ kPa} \quad \epsilon = 0.45\%$$

$$F_a = 0.0045 \times 100 \times 19 = 8.55 \text{ cm}^2 \text{ z uwagi na ugięcie } \phi 16 \text{ co } 10 \text{ cm}$$

$$F_a = 20.11 \text{ cm}^2 \quad \epsilon = \frac{20.11}{19.0} = 1.06 \quad \frac{\epsilon_1}{\epsilon} = 2.1 < \frac{6.75}{0.17} = 35.53$$

$$\delta_1 = 200 \times \frac{0.03}{6.75} = 0.88 \quad M_{ED} = 41.32 \text{ kNm}$$

$$\sigma = \frac{41.32}{0.85 \times 0.19 \times 2.01} = 127 \text{ kPa} \quad \delta_2 = \frac{250}{12.7} = 1.9685 \quad \delta_3 = 1$$

21. -  $\times 0.88 \times 1.9685 \times 1 = 36.38 > 35.53$  konieczność sprężenia  
torów.  $\phi 10 \text{ co } 20 \text{ cm}$  w pozostałych prętach  $\phi 6 \text{ co } 20 \text{ cm}$



1.1.3. Deszki wsporakowe

$$l_0 = 0,10 + 0,13 = 0,23 \text{ m}$$

obciążenie q

$$\text{para termozgrzewalno } 0,08 \times 1,2 = 0,10 \text{ kPa}$$

$$\text{plyta ze spadkiem } (0,10 + 0,08) \times 0,5 \times 24 \times 1,1 = 2,38 \text{ --}$$

$$\text{tylak } 0,015 \times 19 \times 1,3 = 0,37 \text{ --}$$

$$q_k = 2,53 \text{ kPa}$$

$$\text{suma } 1,20 \times 0,8 \times 1,5 =$$

$$q_k = 3,49 \text{ kPa}$$

$$R_A = 4,29 \times 0,83 = 3,56 \text{ kN}$$

$$M = -0,5 \times 4,29 \times 0,83^2 = -1,48 \text{ kNm}$$

wymiarowanie

$$b = 100 \text{ cm} \quad d = 10 - 3 = 7 \text{ cm} \quad 1325 \text{ A-0 Stos}$$

$$A = \frac{1,48}{100 \times 0,072} = 302 \text{ kPa} \quad \rho = 0,31 \%$$

$F_a = 0,0016 \times 100 \times 7 = 1,12 \text{ cm}^2$  przybito  $\phi 6$  co 12 cm  $F_a = 2,36 \text{ cm}^2$   
 rade.  $\phi 6$  co 20 cm. Deszkiow i uadprozy 6 pr.

1.2. Nadproze nad drzwiami

$$l_0 = 1,40 + 0,25 = 1,65 \text{ m}$$

obciążenie q

$$\text{z poz. 1.1.1 } 2,38 \times 0,5 =$$

$$\text{umr z dylurazki } 0,38 \times 0,15 \times 14 \times 1,2 =$$

$$\text{gryms } 0,32 \times 0,10 \times 24 \times 1,1 =$$

$$\text{wieciec } 0,25 \times 0,20 \times 24 \times 1,1 =$$

$$\text{sciana } 3,81 \times 1,10 =$$

$$\text{uadproze } 0,25 \times 0,30 \times 24 \times 1,1 =$$

$$R_A = R_B = 13,86 \times 1,65 \times 0,5 = 11,44 \text{ kN}$$

$$M = 0,125 \times 13,86 \times 1,65^2 = 4,72 \text{ kNm}$$

$$M_t = 0,25 \times 13,86 \times 0,33^2 \times 1,65 = 3,94 \text{ kNm}$$

wymiarowanie  $b = 25 \text{ cm} \quad d = 30 - 3 = 27 \text{ cm} \quad h_t = 30 \text{ cm} \quad h_i = 27 \text{ cm} \quad b_i = 22 \text{ cm}$ 

$$B 25 \quad R_b = 13,3 \text{ MPa} \quad A - III \quad R_{b2} = 1,0 \text{ MPa}$$

$$A = \frac{4,72}{0,25 \times 0,27^2} = 259 \text{ kPa} \quad \rho = 0,16 \%$$

$$F_a = 0,0016 \times 25 \times 27 = 1,08 \text{ cm}^2$$

$$\frac{0,1 \times 13300 \times 0,25^2 \times 0,30}{0,25} + \frac{11,44}{0,25 \times 13300 \times 0,25 \times 0,27} = 0,158 + 0,051 = 0,209 < 1$$

$$\frac{0,30}{0,25} = 1,2 \quad \rho_t = 0,213 \quad k/t = 0,213 \times 0,25^2 \times 0,30 = 0,0041 \text{ m}^3$$

$$\frac{3,94}{0,0041} + \frac{11,44}{0,25 \times 0,27} = 961 + 169 = 1130 \text{ kPa} > 0,75 \times 1000 = 750 \text{ kPa}$$

potrzebne glodalukowe zbrojenie na skracanie





Ubrojenie na zginiecie  $F_a = 0,0016 \times 25 \times 27 = 1,08 \text{ cm}^2$  przyjęto  $2\phi 12$   $F_a = 2,26$   
 — na skarpawie przyjęto  $2\phi 12$   $F_a = 2,26 \text{ cm}^2$  przy montażu

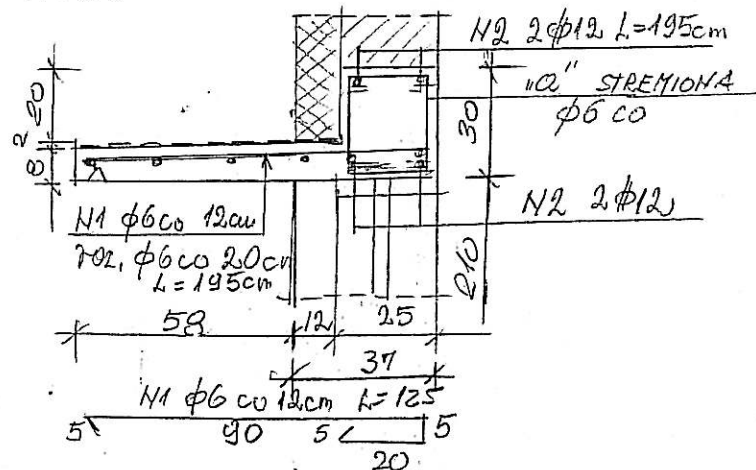
$$c_0 = 0,5 \times 1,65 \times \left(1 - \frac{0,175 \times 1000}{1130}\right) = 0,98 \text{ m}$$

$$M_t = \frac{0,8 \times 350 \times 0,226 \times 0,19 \times 0,24}{0,19 + 0,24} = \frac{2,88}{0,43} = 6,71 \text{ kNm} > 1$$

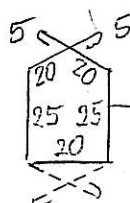
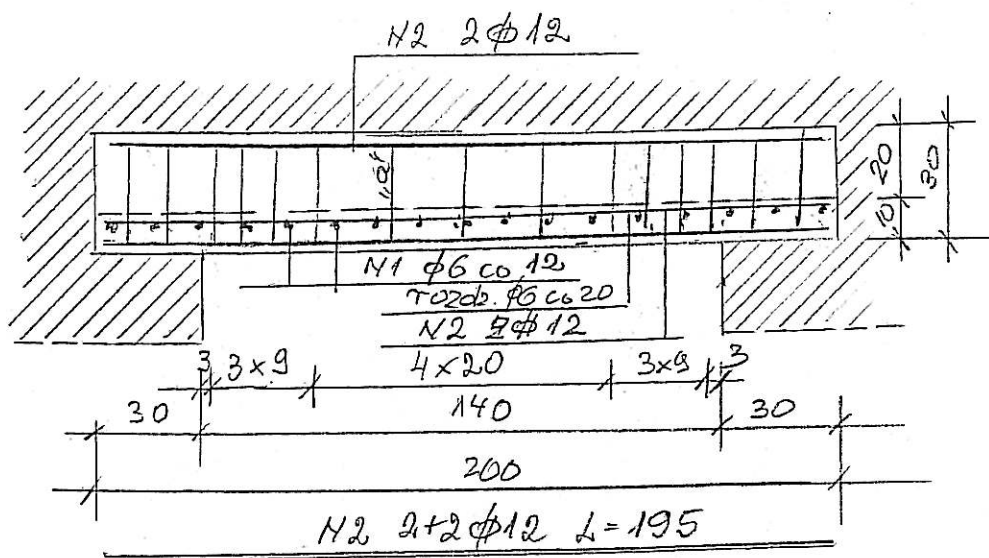
$$Q_s = 0,175 \times 1000 \times 0,21 \times 0,27 = 50,62 \text{ kN} > R = 11,44 \text{ kN}$$

strzemiona  $\phi 6$  co  $20 \text{ cm}$  przy podporach i w długości  $0,28 \text{ m}$   
 co  $10 \text{ cm}$

Przekrój 1:25



Przekrój podłazowy



"a" STRZEMIIONA  $\phi 6$  co  $20$   
 $L$  9 cm PRZESTAWIANIE  
 $L = 120 \text{ cm}$  SŁ. 15



1.3. Ściany

ściany z pustaków POROTHERM K 2,5 klasy  
 $f_b = 10 \text{ MPa}$  na zaprawie  $f_m = 5 \text{ MPa}$   $f_k = 3,70 \text{ MPa}$

1.3.1. Ściana rozdzielni 15 kV - wielostrefowa

$$h = 3,50 \text{ m} \quad p_h = 1 \quad p_a = 1 \quad L = 12,0 \text{ m} \quad h < L \quad p_y = \frac{F_z}{1 + \left(\frac{p_z \times h}{3L}\right)^2} = \frac{1}{1 + \left(\frac{1 \times 3,00}{3 \times 12}\right)^2} = 0,99$$

$$h_{\text{eff}} = 1 \times 0,99 \times 3,50 = 3,47 \text{ m} \quad t = 0,25 \text{ m}$$

Obciążenie

z poz. 1.1.2 RE.

$$33,00 \text{ kN/m}$$

wieśnię z aty, kg

$$6,05 \text{ --}$$

Ściana  $3,81 \times 3,50 =$

$$13,34 \text{ --}$$

$$N = 52,39 \text{ kN/m}$$

Wiatr na ścianę II strefa  $q_k = 0,35 \text{ kPa}$  teren A  $c_e = 1$   
 $\frac{h}{L} < 2$   $z_1 = 1$   $c_s = 0,7$   $\rho = 1,3$   $\beta = 1,8$

$$w_k = 0,35 \times 1,0 \times 0,7 \times 1,8 = 0,44 \text{ kPa} \quad w_t = 0,44 \times 1,3 = 0,57 \text{ kPa}$$

$$M_k = 0,125 \times 0,57 \times 3,50^2 = 0,87 \text{ kNm}$$

$$e_s = \frac{0,87}{52,39} = 0,0166 \text{ m} \quad e_a = 0,01 \text{ m} \quad e_o = 0,0166 + 0,01 = 0,0266 \text{ m}$$

$$\frac{e_o}{t} = \frac{0,0266}{0,25} = 0,11 \quad \frac{h_{\text{eff}}}{t} = \frac{3,47}{0,25} = 13,88 \quad \varphi = 0,554$$

$$N_{\text{dop}} = 0,554 \times 0,25 \times 1,00 \times \frac{3700}{1,1 \times 1,0} = 301,44 \text{ kN/m} > N$$

mur z pustaków POROTHERM  $f_b = 10 \text{ MPa}$   $f_m = 5 \text{ MPa}$ .

1.3.2. Ściana rozdzielni 15 kV - wielostrefowa

$$h = 3,50 \text{ m} \quad p_h = 1 \quad L = 6,05 \text{ m} \quad p_y = \frac{1}{1 + \left(\frac{1 \times 3,00}{3 \times 6,05}\right)^2} = 0,964$$

$$h_{\text{eff}} = 1,0 \times 0,964 \times 3,50 = 3,37 \text{ m}$$

Obciążenie

$$\text{z poz. 1.1.1 RE} \quad 34,41 + 44,05 =$$

$$78,46 \text{ kN/m}$$

$$\text{wieśnię } 0,25 \times 0,22 \times 24 \times 1,1 =$$

$$1,45 \text{ --}$$

$$\text{ściana } (3,81 - 0,06) \times 3,50 =$$

$$13,13 \text{ --}$$

$$N = 93,04 \text{ kN/m}$$

$$e_s = 0 \quad e_u = e_o = 0,01 \text{ m} \quad \frac{e_o}{t} = \frac{0,01}{0,25} = 0,04 \quad \frac{h_{\text{eff}}}{t} = \frac{3,37}{0,25} = 13,48 \quad \varphi = 0,665$$

$$N_{\text{dop}} = 0,665 \times 0,25 \times 1,00 \times \frac{3700}{1,1 \times 1,0} = 361,84 \text{ kN/m} > N$$

1.3.3. Ściana rozdzielni nn 0,4 kV - wielostrefowa

$$h = 3,50 \text{ m} \quad p_h = 1 \quad L = 6,05 \text{ m} \quad p_y = 0,964$$

$$h_{\text{eff}} = 3,37 \text{ m}$$

$$945$$



Obciążenie N

$$\text{z poz. 1.1.1 RB } 27,98 + 34,41 + 3,04 =$$

$$65,43 \text{ kN/mb}$$

$$\text{wieńiec + ściana } 1,45 + 13,13 =$$

$$14,58 \text{ --}$$

$$N_{\text{dop}} = 361,84 \text{ kN/mb} > N$$

$$N = 80,01 \text{ kN/mb}$$

1.3.4 ściana zewnętrzna pos. magazynowego

$$h = 3,50 \text{ m } p_h = 1 \quad L = 6,28 \text{ m} \quad p_y = \frac{1}{1 + \left( \frac{1 \times 3,50}{3 \times 6,28} \right)^2} = 0,9667$$

$$h_{\text{eff}} = 3,50 \times 1,0 \times 0,9667 = 3,38 \text{ m}$$

$$t = 0,25 \text{ m}$$

Obciążenie N

$$\text{z poz. 1.1.2}$$

$$16,97 \text{ kN/mb}$$

$$\text{wieńiec z attyką}$$

$$6,05 \text{ --}$$

$$\text{ściana } 3,81 \times 3,50$$

$$13,34 \text{ --}$$

$$N = 36,36 \text{ kN/mb}$$

$$M_H = 0,87 \text{ kNm}$$

$$e_s = \frac{0,87}{36,36} = 0,0239 \text{ m} \quad e_o = 0,0239 + 0,01 = 0,0339 \text{ m}$$

$$\frac{e_o}{t} = \frac{0,0339}{0,25} = 0,14 \quad \frac{h_{\text{eff}}}{t} = \frac{3,38}{0,25} = 13,52 \quad \varphi = 0,506$$

$$N_{\text{dop}} = 0,506 \times 0,25 \times 1,00 \times \frac{3700}{1,17 \times 1,0} = 275,32 \text{ kN/mb} > N$$

1.3.5 ściana podłazowa zewnętrzna

$$h = 3,50 \text{ m } p_h = 1 \quad L = 6,75 \text{ m} \quad p_y = \frac{1}{1 + \left( \frac{1 \times 3,50}{3 \times 6,75} \right)^2} = 0,97$$

$$h_{\text{eff}} = 3,50 \times 1,0 \times 0,97 = 3,40 \text{ m}$$

$$t = 0,25 \text{ m}$$

Obciążenie N

$$\text{ze stropodachu jak 1.2.1 } 5,51 + 2,14 + 1,27 + 2,64 =$$

$$11,56 \text{ kN/mb}$$

$$\text{ściana } 3,81 \times 3,50 =$$

$$13,34 \text{ --}$$

$$N = 24,90 \text{ kN/mb}$$

$$M_H = 0,87 \text{ kNm}$$

$$e_s = \frac{0,87}{24,90 - 6,67} = 0,05 \text{ m} \quad e_o = 0,05 + 0,01 = 0,06 \text{ m}$$

$$\frac{e_o}{t} = \frac{0,06}{0,25} = 0,24 \quad \frac{h_{\text{eff}}}{t} = \frac{3,40}{0,25} = 13,6 \quad \varphi = 0,47$$

$$N_{\text{dop}} = 0,47 \times 0,25 \times 1,00 \times \frac{3700}{1,17 \times 1,0} = 255,74 \text{ kN/mb} > N$$





## Poz. 2. Fundamenty i kanały

Dane geotechniczne wg dokumentacji technicznych badań podłoża geotechnicznego wykonanej przez Zakład Usług Geotechnicznych GEDDOM w Porcie Lotniczym-Hangar przy al. Słowackiego Nr 200 w Czerwiecu 2005r.

Rzędne terenu  $136,90 \div 137,72$  m n.p.m.

W miejscu posadowienia budynku stacji Transformatorowej zalegają następujące grunty:

- Nasyp uniwersalno organiczny z domieszką glin próchniczych grubości  $50 \div 200$  cm
- gleba - 40 cm

- Pakiet I - piasek gliniasty plastyczny  
Wilgotność naturalna  $w_n = 16,40$   $\gamma_m = 1,1$   $w_{li} = 10,4$

Ciężar  $\gamma^n = 20,25 \text{ kN/m}^3$   $\gamma_m = 0,9$   $\gamma^{(r)} = 18,22 \text{ kN/m}^3$

Stopień plastyczności  $I_L = 0,302$   $\gamma_m = 1,1$   $I_L^{(r)} = 0,332$

Kohezja  $c_u^{(r)} = 15,1 \text{ kPa}$

Kąt tarcia  $\phi_u^{(r)} = 16,73^\circ$

Moduł ścisłości  $M_0 = 28 \text{ kPa}$

Ściany fundamentowe z bloków betonowych

klasy  $f_b = 10 \text{ MPa}$  na zaprawie  $f_m = 5 \text{ MPa}$   $f_k = 3,3 \text{ MPa}$

Kanały żelbetonowe B25 stal A-III RB400

Ławy betonowe zbrojone podtuziemie  $4\phi 12$  strażnicami  $\phi 6$  co  $25$  cm.

Ciężar  $1 \text{ m}^2$  ściany fundamentowej

mur  $0,25 \times 23,5 \times 1,1 =$

rapowka  $0,03 \times 19,1 \times 1,3 =$

6,46 kPa

0,74 " "

7,20 kPa

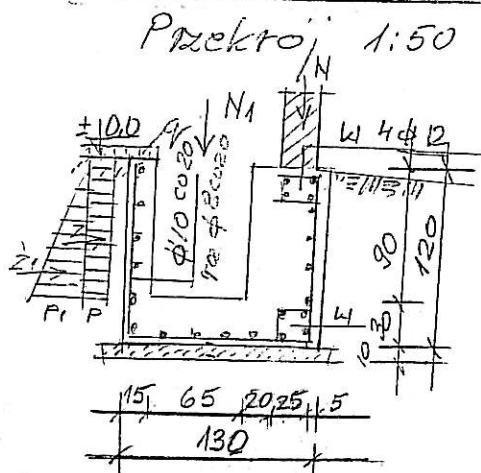
Uwaga: W miejscu skrzyżowania z istniejącą ścianą, rozobrać w całości i zasypać istniejący gruntu dodatkowo zagęścić do  $I_0 = 0,50$  po obu stronach ściany do głębokości  $\approx 1,50$  m. Przed wykonaniem fundamentów tam gdzie zagęszczenie jest mniejsze niż  $I_0 = 0,50$  dodatkowo zagęścić do  $I_0 = 0,50$ . Wykopy chronić przed zalaniem wodą, natruszyć gruntem zastępczo zagęszczonym płasko lub chudym betonem.



Obliczenie napięć w gruncie dla fundamentów  
 prostokątnych  $B=1.00m$   $\frac{B}{L}=0$   $D_{uzw}=1.0m$   $\gamma^r=18.22 kN/m^3$   
 $c_u^{(r)}=15.10 kPa$   $\phi_u^{(r)}=16.73^\circ$   $N_c=12.10$   $N_D=4.65$   $N_B=0.82$   $m=0.9, 0.3$   
 $q_{f+m} = (N_c \times c_u^{(r)} + N_D \times D_{uzw} \times \gamma_D^r + N_B \times B \times \gamma_B^{(r)}) \times m =$   
 $= (12.10 \times 15.10 + 4.65 \times 1.0 \times 18.22 + 0.82 \times 1.0 \times 18.22) \times 0.81 =$   
 $= (182.71 + 84.72 + 14.94) \times 0.81 = 282.37 \times 0.81 = 228.72 kPa$

## 2.1. Ławy fundamentowe z kanałami

### 2.1.1 Ława z kanałem $0.65 \times 0.90m$



Przekrój 1:50

Obciążenie kanału  $N_1 = \frac{5500}{10} = 550 kN/mb$

Obciążenie posadzki  $p_k = 5.0 kN/m^2$

Dane gruntu nie przysię do obliczeń  
 parcela gruntu na ścianie kanału.  
 jak dla gruntu nasypowego z piaskiem  
 o roboczych zagęszczeniach  $\gamma_D = 0.50$

$\gamma^r = 18 kN/m^3$   $\phi^r = 32^\circ$   $K = \tan^2(45 - \frac{32}{2}) = 0.307$

$q = 5.0 \times 1.3 = 6.50 kPa$

$p = 6.50 \times 0.307 = 2.0 kPa$

$p_1 = 0.90 \times 13 \times 0.307 = 4.97 kPa$

$z = 2.0 \times 0.90 = 1.80 kPa$

$z_1 = 4.97 \times 0.90 \times 0.5 = 2.24 kPa$

$M = 1.80 \times 0.45 + 2.24 \times 0.30 = 1.48 kNm$

Ława bieżąca dwa kanały obciążone siłami  $N$  i  $N_1$

Obciążenie  $N$

z ścianą 1.3.1

$52.39 kN/mb$

kanał  $(1.30 \times 1.20 - 0.65 \times 0.90) \times 24 \times 1.1 =$

$25.74$

obciążenie kanału  $5.50 \times 1.0 \times 1.2$

$6.60$

$N = 84.73 kN/mb$

dla  $B=1.30m$   $\frac{B}{L}=0$   $q_{rs} = \frac{84.73}{1.30 \times 1.0} = 65.18 kPa$

$q_{f+m} = (182.71 + 84.72 + 14.94 \times 1.30) \times 0.81 = 232.35 kPa > q_{rs}$

Wymiary ławy  $b=100cm$   $d=15-3=12cm$   $B25$  A-III RB 400

$A = \frac{1.48}{1.00 \times 0.12^2} = 103 kPa$   $f_c = 0.16\%$

$F_a = 0.0016 \times 100 \times 12 = 1.92 cm^2$  przy  $\phi 10$  co  $20cm$   $F_a = 3.92 cm^2$

rozdzierające  $\phi 8$  co  $20cm$ . Kieńce  $4\phi 12$  słupów  $\phi 6$  co  $25cm$

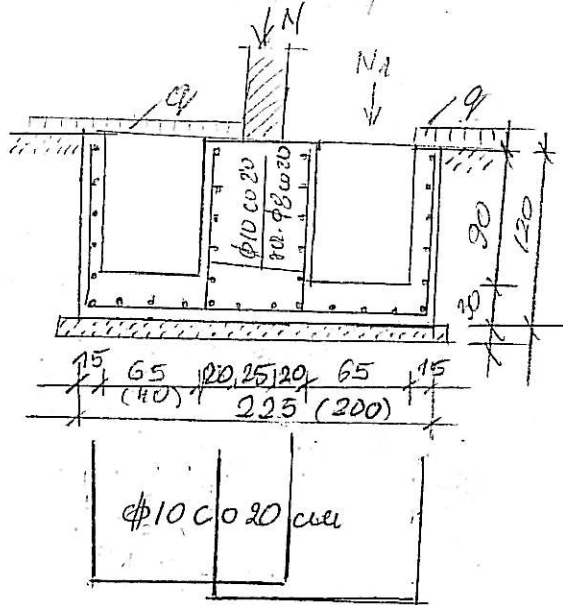




### 2.1.2. Ława z kawałkami 0,65 x 0,90m

Kanaty z obu stron ściany

Przekrój 1:50



$$\text{Obciążenie } N_1 = 5,50 \times 1,2 = 6,60 \text{ kN/m}^2$$

$$\text{obciążenie } q = 5,0 \times 1,2 = 6,50 \text{ kN/m}^2$$

Partie gruntu jak w poz. 2.1.1.  
z obu stron kawału.

Obciążenie N

z poz. 1.3.2

$$93,04 \text{ kN/m}^2$$

$$\text{kawał } (2,25 \times 1,20 - 0,9 \times 1,30) \times 24 \times 1,1 = 40,39 \text{ --}$$

$$\text{obciążenie } N_1 = 6,60 \times 1,05 = 6,93 \text{ --}$$

$$\text{obciążenie zmienne } 6,50 \times 1,05 = 6,83 \text{ --}$$

$$N = 147,19 \text{ kN/m}^2$$

$$q_{rs} = \frac{147,19}{2,25 \times 1,00} = 65,42 \text{ kPa}$$

$$q_{f \times m} = (182,71 + 84,72 + 14,94 \times 2,25) \times 0,81 = 243,85 \text{ kPa} > q_{rs}$$

Partie gruntu jak w 2.1.1  $N = 1,48 \text{ kN/m}$

zbrojenie  $\phi 10$  co 20cm rozd.  $\phi 8$  co 20cm.

### 2.1.3 Ława z kawałkami obustronnie

Z lewej kawał 0,40 x 0,90m z prawej 0,65 x 0,90m przekrój jak 2.1.2

Wymiary podane w nawiasie

Obciążenie N

z poz. 1.3.2

$$93,04 \text{ kN/m}^2$$

$$\text{kawał } (2,00 \times 1,20 - 1,05 \times 0,90) \times 24 \times 1,1 =$$

$$38,41 \text{ --}$$

$$\text{obciążenie } N_1 = 6,60 \times 1,05$$

$$6,93 \text{ --}$$

$$\text{obciążenie zmienne } 6,50 \times 1,05$$

$$6,83 \text{ --}$$

$$N = 145,21 \text{ kN/m}^2$$

$$q_{rs} = \frac{145,21}{2,00 \times 1,00} = 72,61 \text{ kPa}$$

$$q_{f \times m} = (182,71 + 84,72 + 14,94 \times 2,00) \times 0,81 = 240,82 \text{ kPa} > q_{rs}$$

partie gruntu jak w 2.1.1 zbrojenie jak 2.1.2 wymiar w nawiasie.

### 2.1.4 Ława z kawałkami obustronnie

oba kawały 0,40 x 0,90m przekrój jak 2.1.2

$$B = 0,15 + 0,40 + 0,65 + 0,40 + 0,15 = 1,75 \text{ m wysokość } H = 0,90 + 0,30 = 1,20 \text{ m}$$

$$\text{obciążenie kawałów } q = 5,0 \times 1,3 = 6,50 \text{ kN/m}^2$$



partie qruutu jak w poz. 2.1.1  $M=1.48 \text{ kNm}$  zbrojenie  
 $\phi 10 \text{ co } 20 \text{ cm}$  symetryczne jak w 2.1.2.

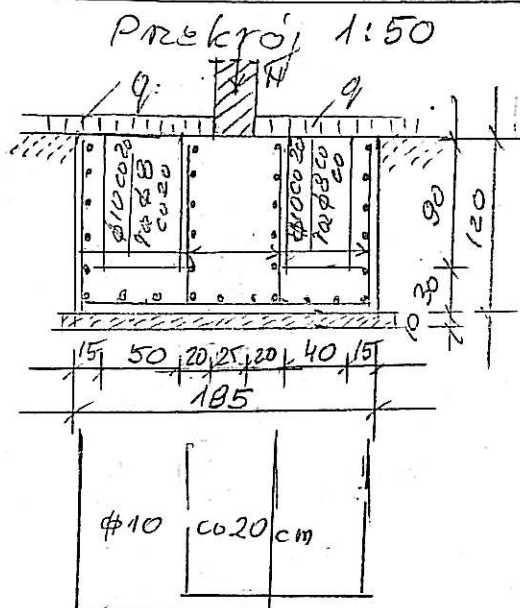
Obciążenie  $N$

$\Sigma \text{ poz } 1.1.2 \text{ } R_B$	$18.75 + 18.90 =$	$37.65 \text{ kN/mb}$
wieśec	$0.25 \times 0.20 \times 24 \times 1.1 =$	$1.32 \text{ -- --}$
ściana	$3.75 \times 3.50 =$	$13.13 \text{ -- --}$
kałat	$(1.85 \times 1.20 - 0.80 \times 0.90) \times 24 \times 1.1 =$	$39.60 \text{ -- --}$
obciążenie zmienne	$6.50 \times 1.60 =$	$10.40 \text{ -- --}$
		$N = 102.10 \text{ kN/mb}$

$$q_{rs} = \frac{102.10}{1.85 \times 1.00} = 55.19 \text{ kPa}$$

$$q_{f+m} = (182.71 + 84.72 + 14.94 \times 1.85) \times 0.81 = 239.00 \text{ kPa} > q_{rs}$$

2.1.5 ława z kawatami obustronnie



Obciążenie  $N$

$\Sigma \text{ poz. } 1.1.2 \text{ } R_B$	$24.31 + 18.75 =$	$43.06 \text{ kN/mb}$
ściana + wieśec	$13.13 + 1.32 =$	$14.45 \text{ -- --}$
kałat	$(1.85 \times 1.20 - 0.90^2) \times 24 \times 1.1 =$	$37.32 \text{ -- --}$
obciążenie $q$	$6.5 \times 1.70 =$	$11.05 \text{ -- --}$
		$N = 105.78 \text{ kN/mb}$

$$q_{rs} = \frac{105.78}{1.85 \times 1.00} = 57.18 \text{ kPa}$$

$$q_{f+m} = (182.71 + 84.72 + 14.94 \times 1.85) \times 0.81 = 239.00 \text{ kPa} > q_{rs}$$

Partie qruutu jak w poz 2.1.1

zbrojenie  $\phi 10 \text{ co } 20 \text{ cm}$  i odc.  $\phi 8 \text{ co } 20$ .

2.1.6 ława z kawatami obustronnymi

z lewej kawał  $0.50 \times 0.90 \text{ m}$  z prawej  $0.65 \times 0.90 \text{ m}$

$$B = 0.15 + 0.50 + 0.65 + 0.65 + 0.15 = 2.10 \text{ m} \quad H = 0.90 + 0.30 = 1.20 \text{ m}$$

Obciążenie  $N$

$\Sigma \text{ poz } 1.1.1 \text{ } R_B$	$27.28 + 37.45 =$	$64.73 \text{ kN/mb}$
ściana + wieśec	$13.13 + 1.32 =$	$14.45 \text{ -- --}$
kałat	$(2.10 \times 1.20 - 1.15 \times 0.90) \times 24 \times 1.1 =$	$39.20 \text{ -- --}$
obciążenie $q$	$6.5 \times 1.95 =$	$12.68 \text{ -- --}$
		$131.06 \text{ kN/mb}$

$$q_{rs} = \frac{131.06}{2.10 \times 1.00} = 62.41 \text{ kPa}$$



$$q_{f \times m} = (183,71 + 84,72 + 14,94 \times 2,10) \times 0,81 = 242,03 \text{ kPa} > q_{rs}$$

Parcie gruntu jak w poz. 2.1.1 zbrojenie jak 2.1.2  
2.1.7 ława ściany zewnętrznej z kolumną  $0,50 \times 0,90 \text{ m}$

$$B = 0,05 + 0,25 + 0,20 + 0,50 + 0,15 = 1,15 \text{ m} \quad H = 0,90 + 0,30 = 1,20 \text{ m}$$

Obciążenie N

z poz. 1.1.2 D4

$$16,97 \text{ kN/mb}$$

ciężar okładki

$$6,05 \text{ ---}$$

ściana  $3,24 \times 3,50 =$

$$18,34 \text{ ---}$$

kolumna  $(1,20 \times 1,15 - 0,5 \times 0,90) \times 24 \times 1,1 =$

$$24,55 \text{ ---}$$

obciążenie  $q = 6,50 \times 0,90 =$

$$5,85 \text{ ---}$$

$$N = 66,76 \text{ kN/mb}$$

$$q_{rs} = \frac{66,76}{1,15 \times 1,00} = 58,05 \text{ kPa}$$

$$q_{f \times m} = (182,71 + 84,72 + 14,94 \times 1,15) \times 0,81 = 230,53 \text{ kPa} > q_{rs}$$

Parcie gruntu i zbrojenie jak w 2.1.1

2.1.8 ława ściany wewnętrznej z kolumną  $0,65 \times 0,90 \text{ m}$

Przekrój jak 2.1.1.

Obciążenie N

z poz. 1.3.3

$$80,01 \text{ kN/mb}$$

kolumna  $(1,30 \times 1,20 - 0,65 \times 0,90) \times 24 \times 1,1 =$

$$25,74 \text{ ---}$$

obciążenie  $q = 6,50 \times 1,1 =$

$$7,15 \text{ ---}$$

$$N = 112,80 \text{ kN/mb}$$

$$q_{rs} = \frac{112,80}{1,30 \times 1,00} = 86,77 \text{ kPa}$$

$$q_{f \times m} = (182,71 + 84,72 + 14,94 \times 1,30) \times 0,81 = 232,35 \text{ kPa} > q_{rs}$$

parcie gruntu i zbrojenie jak 2.1.1.





## 2.2. ławy ścian bez kantów

### 2.2.1. Ściana szczytowa z lewej strony

Obciążenie N

z poz. 1.1.1 RA

attyka + wieńiec

Ściana  $3,81 \times 3,50$

13,30 kN/mb

6,05 - "

13,34 - "

32,69 - "

ściana fundam.  $7,20 \times 0,90 =$

6,48 - "

wieńiec górny  $0,25 \times 0,20 \times 24 \times 1,1 =$

1,32 - "

ściana fundam.  $7,20 \times 0,70 =$

5,04 - "

ława  $0,25 \times 0,30 \times 24 \times 1,1 =$

1,98 - "

grunt  $(0,35 - 0,25) \times 0,90 \times 18 \times 1,1 =$

1,94 - "

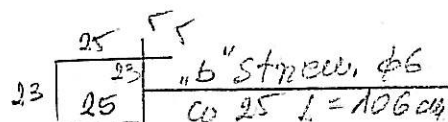
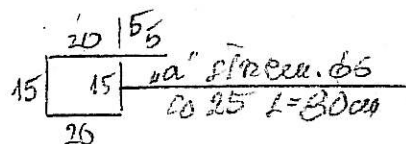
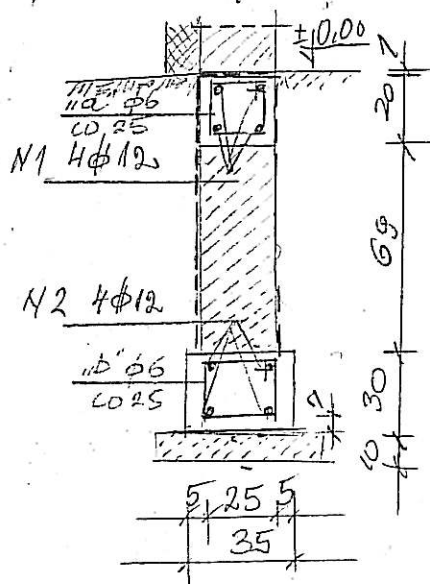
$N = 49,45 \text{ kN/mb}$

$$q_{rs} = \frac{49,45}{0,35 \times 1,00} = 141,29 \text{ kPa}$$

$$q_{f \times m} = (182,71 + 84,72 + 14,94 \times 0,35) \times 0,81 = 220,85 \text{ kPa} > q_{rs}$$

Ławia  $B = 0,35 \text{ m}$  zbrojone podłużnie  $4\phi 12$  strzemiono

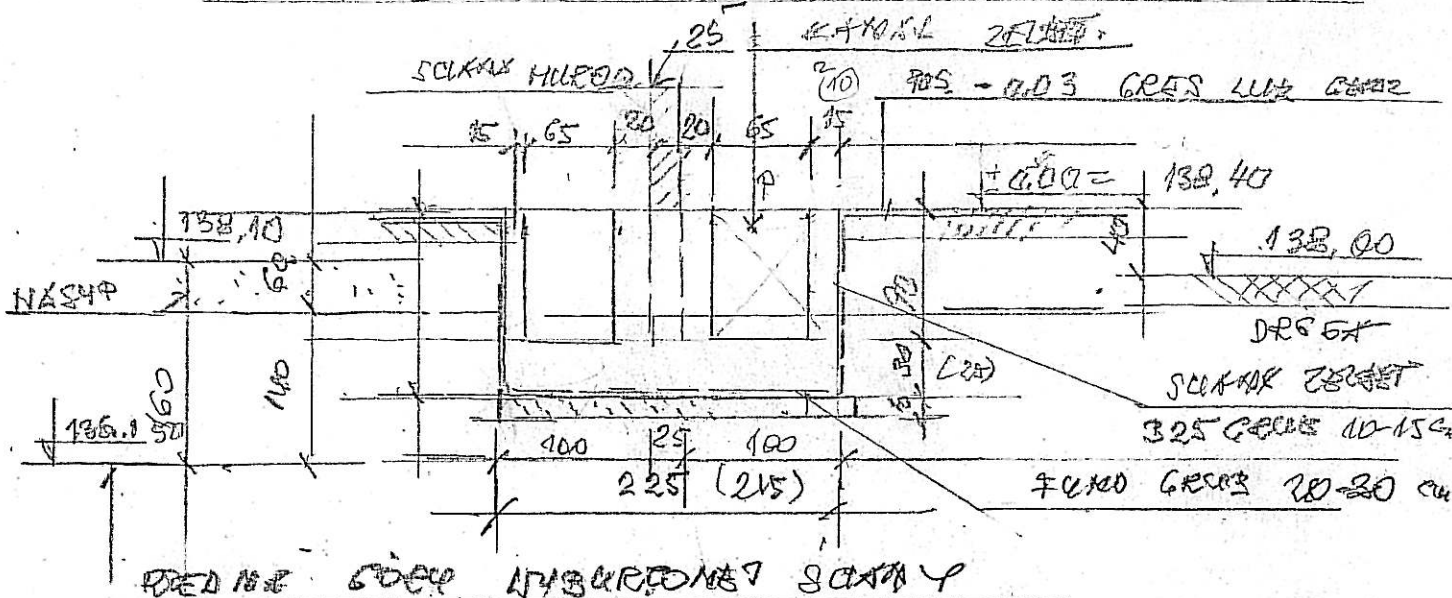
$\phi 6$  co  $25 \text{ cm}$  górą w poziomie  $0,00$  wieńiec zbrojony  $4\phi 12$  strzemiono  $\phi 6$  co  $25 \text{ cm}$ , wzd. istn. ściany po rozebrałym budynku w środku dodatkowo  $4\phi 12$  10 metrów  $\pm 0,00$





# PROJEKT A-A

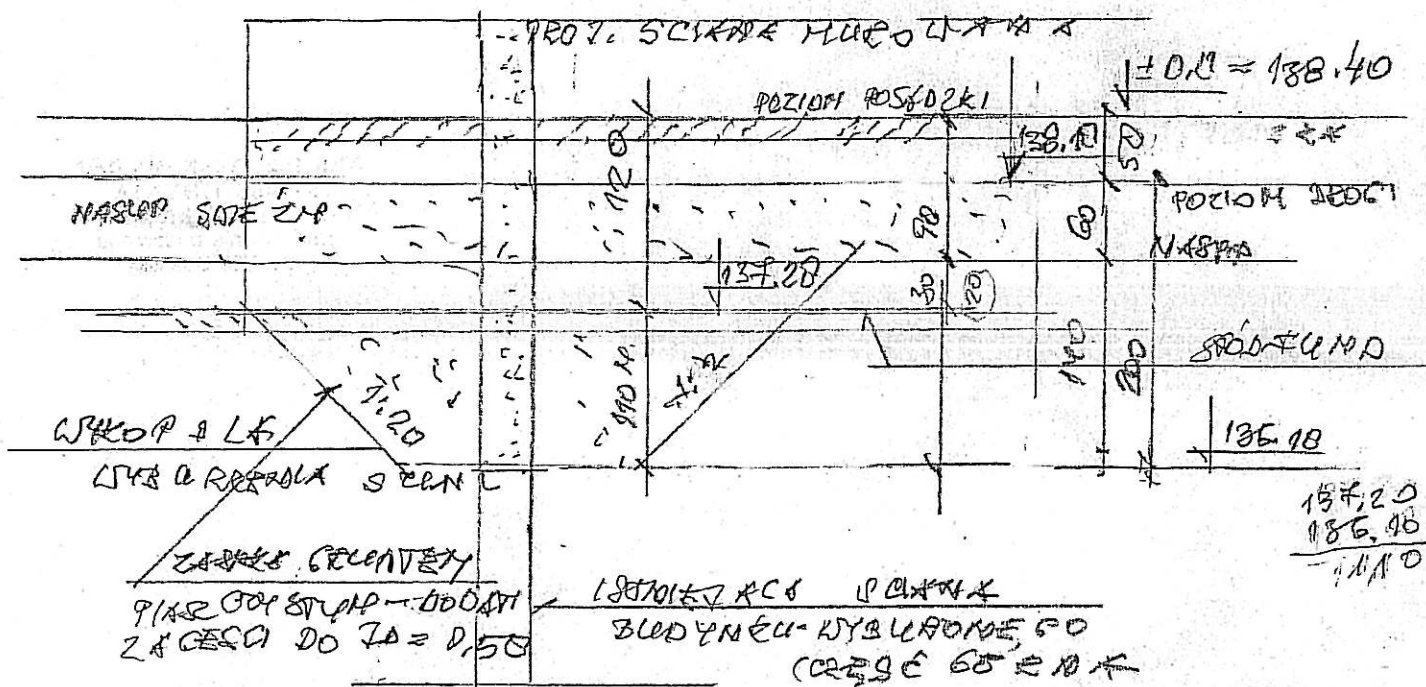
1:50



$$\begin{array}{r} 38.40 \\ - 1.20 \\ \hline 37.20 \end{array}$$

# PROJEKT B-B

1:50



$$\begin{array}{r} 157.20 \\ 136.18 \\ \hline 121.02 \end{array}$$

WYKAZ I WNIOSKI SKŁADZONYCH  
 I WNIOSKI SKŁADZONYCH  
 NADZOR I WNIOSKI SKŁADZONYCH  
 DO ZA = 0.50 CA 1.50 W PD OBU STRONACH  
 WCIĄG P, PRZED WYKONANIEM  
 ZUMIENIE WODY I WNIOSKI SKŁADZONYCH  
 PRZED ZACZĘCIEM PRAC  
 DO WYKONANIA ZACZĘCIA DO ZA = 0.50  
 W PRZECIEKU DO WYKONANIA  
 DO WYKONANIA DO WYKONANIA  
 ZATACZNIK N1 DO OBLICZEŃ STACYONARNYCH



2.2.2 ława ściawy między transformatorami

ściana bez kantów

Obciążenie N

z poz. 1.1.2.  $R_c = 18,75 + 18,90$ 

94,65 kN/mb

wieciec  $0,25 \times 0,20 \times 24 \times 1,1$ 

1,32 -"-

ściana  $3,75 \times 3,52 =$ 

13,20 -"-

---

52,17 -"-ściana fundamentowa  $7,20 \times 0,90$ 

6,48 -"-

ława  $0,35 \times 0,30 \times 24 \times 1,1 =$ 

2,71 -"-

 $grunt\ 0,10 \times (0,20 \times 24 \times 1,1 + 18 \times 0,70 \times 1,2) =$ 

2,04 -"-

---

 $N = 63,46\text{ kN/mb}$ 

$$q_{rs} = \frac{63,46}{0,35 \times 1,0} = 181,31\text{ kPa}$$


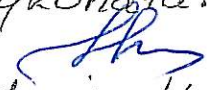
$$q_{f+m} = (182,71 + 84,72 + 14,94 \times 0,35) \times 0,81 = 220,85\text{ kPa} > q_{rs}$$

Ława  $B = 0,35\text{ m}$   $h = 0,30\text{ m}$  zbrojenia podłazowe4  $\Phi 12$  stężeniowe  $\Phi 6$  co 25 cm.

Załącznik 1

sprawdził:

wykonała:

mgr inż. M. Sak inż. Jolanta Kłyzykowska 

Gdańsk grudzień 2008r.



