



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską
Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T)

Opis Przedmiotu Zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie dla Zamawiającego
tj. Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.
zadania pn.

**„Wykonanie Planu Generalnego (Planu Ogólnego) długoterminowego
rozwoju Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy”.**

Spis treści

1. WPROWADZENIE	3
1.1. WOJEWÓDZTWO POMORSKIE W ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA PORTU LOTNICZEGO GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY	3
1.2. SKRÓCONY OPIS LOTNISKA GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY.....	4
1.3. ZNACZĄCE INWESTYCJE	6
2. PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA	6
2.1. ZARYS OPRACOWANIA PLANU GENERALNEGO LOTNISKA	8
2.1.1. Definicja i cele Planu Generalnego (Planu Ogólnego) lotniska.....	8
2.1.2. Konsultacje społeczne oraz organizacja zespołu.....	9
2.2. SZCZEGÓŁOWY ZAKRES PRAC	10
2.2.1. Realizacja	10
2.2.2. Zawartość Planu Generalnego.....	10
2.2.3. Zakres Planu Generalnego.....	15
3. WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH DOKUMENTÓW	16

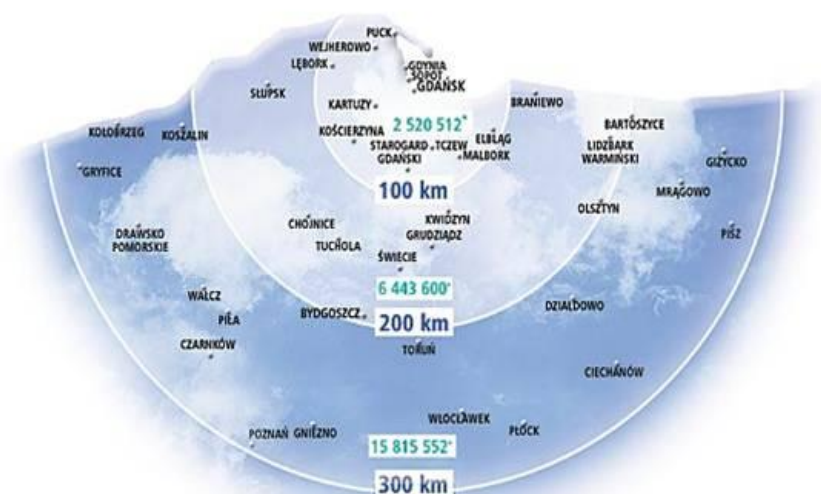


1. WPROWADZENIE

1.1. WOJEWÓDZTWO POMORSKIE W ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA PORTU LOTNICZEGO GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

Port Lotniczy w Gdańsku położony jest w centrum regionu pomorskiego i obejmuje przede wszystkim województwo pomorskie (ok. 2,2 mln mieszkańców, 18 293 km² - 5,9% powierzchni Polski). W bezpośrednim otoczeniu Portu Lotniczego (aglomeracja trójmiejska) mieszka połowa mieszkańców województwa. Gęstość zaludnienia na Pomorzu jest zbliżona do średniej krajowej i wynosi 120 osób/km². Ze względu na liczbę oferowanych połączeń lotniczych oraz dogodne warunki komunikacyjne, zasięg oddziaływania Portu Lotniczego Gdańsk wykracza poza granice województwa i obejmuje inne ośrodki miejskie jak: Elbląg, Toruń, Słupsk, Koszalin.

Lotnisko w Gdańsku jest jednym z kluczowych elementów infrastruktury komunikacyjnej województwa pomorskiego



Fot. 1. Obszar oddziaływania PL Gdańsk na województwo pomorskie.

Województwo pomorskie należy do najbardziej zróżnicowanych przyrodniczo i krajobrazowo regionów Polski. Charakteryzuje się niezwykle urozmaiconą rzeźbą terenu i dużymi różnicami wysokości (najwyższe wzniesienie, Wieżyca, ma 329 m n.p.m.). We wschodniej części województwa występują obszary depresyjne (Żuławy Wiślane). Województwo charakteryzuje się znaczną lesistością, jedną z najwyższych w kraju (lasy stanowią ok. 36% ogólnej powierzchni regionu). Blisko 1/3 powierzchni województwa (z wyłączeniem obszarów NATURA 2000) stanowią przyrodnicze obszary chronione, wśród których powierzchniowo dominują obszary chronionego krajobrazu. Największą intensywnością użytkowania i zagospodarowania charakteryzuje się teren położony nad Zatoką Gdańską obszaru metropolitalnego Trójmiasta (Gdańsk - Sopot - Gdynia) oraz prawie 100-tysięczny ośrodek miejski Słupsk. Trójmiasto zajmuje 2,3% powierzchni województwa i skupia prawie 35% mieszkańców województwa.

Atrakcyjność turystyczna województwa pomorskiego jest postrzegana przez pryzmat unikatowych walorów przyrodniczo-krajobrazowych (rozległe kompleksy leśne, morze, liczne jeziora, szlaki wodne) i czystego środowiska. Istotnym elementem tej atrakcyjności jest



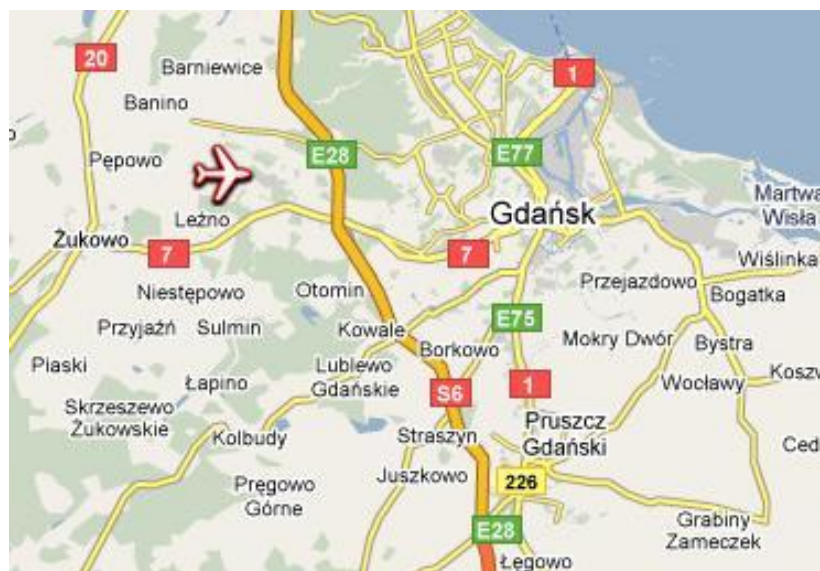
również bogate dziedzictwo kulturowe, którego odzwierciedleniem są liczne zabytki i obiekty kulturalne. Zagospodarowanie i ruch turystyczny koncentrują się w strefie nadmorskiej, na Pojezierzu i w Trójmieście. Pod względem przyjazdów turystów krajowych i zagranicznych Pomorskie należy do czołówki w kraju.

1.2. SKRÓCONY OPIS LOTNISKA GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

Informacje ogólne oraz lokalizacja

Międzynarodowy Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy obsługuje połączenia regularne, zarówno krajowe jak i zagraniczne oraz połączenia czarterowe. Posiada również własny terminal cargo umożliwiający obsługę przewożonych ładunków oraz boczną koleją, która może być wykorzystana do obsługi większych partii ładunków ekspediowanych drogą lotniczą.

Kluczowe znaczenie dla funkcjonowania Portu Lotniczego ma jego położenie, zlokalizowane w dzielnicy Klukowo-Rębiechowo na Wysoczyźnie Kaszubskiej, gdzie od centrum miasta Gdańsk dzieli dystans około 13 km, od centrum Sopotu około 18 km, a od centrum Gdyni – około 23 km. Bliskie położenie lotniska względem Obwodnicy Trójmiasta oraz skrzyżowania dróg krajowych nr 1, 6 i 7 umożliwia dojazd z terenów położonych poza Trójmiastem. Położenie lotniska ułatwia pasażerom i gestorom ładunków zamianę transportu lotniczego na drogowy, kolejowy albo morski. Natomiast, z roku na rok wzrasta zapotrzebowanie na przewozy biznesowe i turystyczne; liczba pasażerów w 1999 r. wynosiła 350 tys., a w 2008 r. odprawiono 1,954 mln pasażerów.



Fot. 2. Położenie lotniska względem układu drogowego.

Lotnisko charakteryzuje się korzystnymi warunkami topograficznymi i mikroklimatycznymi oraz możliwością dalszego rozwoju przestrzennego. Obecnie powierzchnia lotniska wynosi ok. 232 ha. Wysoki standard wyposażenia lotniska sprawia, że od wielu lat pełni ono funkcje lotniska zapasowego dla Portu Lotniczego Warszawa im. Fryderyka Chopina.



Główni użytkownicy

Głównymi przewoźnikami operującymi na lotnisku są:

- LOT Polish Airlines
- WizzAir,
- Lufthansa,
- SAS
- Ryanair
- Norwegian
- Jet Air
- TNT - cargo
- Sprint Air - cargo
- EXIN - cargo

Podstawowe dane dotyczące infrastruktury lotniskowej

Lotnisko Gdańsk im. Lecha Wałęsy jest kodu referencyjnego 4D oraz posiada drogę startową przyrządową z podejście precyzyjnym kat. I.

Teren, na którym zlokalizowany jest lotnisko posiada kształt nieregularnego prostokąta o bokach około 3500m x 800 m. Całkowita powierzchnia terenu lotniska wynosi około 232 ha. Średnie wzniesienie lotniska ponad poziom morza wynosi 135 m, natomiast maksymalne 147 m.

Podstawowym elementem infrastruktury lotniskowej jest droga startowa wykonana z asfaltobetonu o długości 2800 m i szerokości 45 m o kierunku magnetycznego 109° i 289° (kierunek geograficzny 113° i 293°) z oświetleniem nawigacyjnym i oprzyrządowaniem radionawigacyjnym. Droga startowa posiada ponadto dwa szybkie zejścia prowadzące na płytę postojową statków powietrznych przed terminalem pasażerskim. W polu ruchu naziemnego lotniska znajduje się pięć płyt postojowych, mogące pomieścić 19 dużych i 7 małych statków powietrznych.

Drogi kołowania:

- o szerokości 23m i 12 m.

Płyty postojowe samolotów:

- Płyta postojowa nr 1 – 13 stanowisk postojowych dla statków powietrznych kodu C, D i E,
- Płyta postojowa nr 2 – 6 stanowisk postojowych dla statków powietrznych kodu C, D i E,
- Płyta postojowa „B” – 4 stanowiska postojowe dla statków powietrznych kodu B,
- Płyta postojowa „C” – 3 stanowiska postojowe dla statków powietrznych kodu C.

Typy przykładowych samolotów z kodu D i E, dla których dostępne jest lotnisko

- B 747,
- B 767,
- B 757,
- B 737,
- A320,
- A310,
- A300,
- AN124,
- AN225,
- Ił83,
- Ił76.



Ilość operacji startów i lądowań wykonywanych w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy systematycznie wzrasta - od ponad 7,3 tys. w 1994 do ponad 31 tys. w roku 2008. Obserwowany co roku średni 10% wzrost jest następstwem rosnącej ilości połączeń regularnych, zarówno pasażerskich jak i cargo, rejsów czarterowych oraz coraz większego ruchu samolotów nieregularnych (General Aviation). Powoduje to ciągły rozwój siatki połączeń realizowanych z Gdańska oraz coraz większą liczbę przewoźników operujących na gdańskim lotnisku.

1.3. ZNACZĄCE INWESTYCJE

Międzynarodowy Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy jest jednym z najdynamiczniej rozwijających się lotnisk w Europie, w którym następuje gwałtowny przyrost ruchu lotniczego. W związku, z czym istnieje konieczność jego rozbudowy celem poprawy przepustowości pola ruchu naziemnego oraz terminala pasażerskiego dostosowując się tym samym do wzrastającego ruchu pasażerskiego.

Rozbudowa „Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy” obejmuje następujące inwestycje:

- rozbudowa płyt postojowych statków powietrznych,
- budowa stanowiska do odladzania statków powietrznych,
- budowa drogi patrolowo-technicznej,
- budowa terminala pasażerskiego T2,
- budowa równoległej drogi kołowania,
- oznakowanie pionowe nawierzchni lotniskowych według stanu istniejącego lotniska
- budowa bazy technicznej dla sprzętu eksploatacyjnego,
- budowa systemu odprowadzania wód opadowych,
- budowa oświetlenia masztowego płyt postojowych,
- budowa budynku administracyjnego dla Straży Granicznej i Urzędu Celnego.

2. PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie dla Zamawiającego tj. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. zadania pt. „**Wykonanie Planu Generalnego (Planu Ogólnego) długoterminowego rozwoju Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy**”, który ma stanowić plan rozwoju lotniska wraz z jego strefą ochronną na okres nie krótszy niż 25 lat (na lata 2010 – 2035) z uwzględnieniem przepisów prawa krajowego i międzynarodowego w zakresie przedmiotu działalności zamawiającego oraz zaleceń zawartych w Aneksie nr 14 ICAO, i w „Podręczniku planowania portu lotniczego” nr Doc 9184-AN/902 część 1 pod nazwą Plan Generalny („Airport Planning Manual”, p. I „Master Planning”), zatwierdzony i opublikowany przez Sekretarza Generalnego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) ze szczególnym uwzględnieniem następujących kwestii:

- 1) Inwentaryzacja stanu istniejącego wraz z charakterystyką Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy (PLG),
- 2) Wymogi infrastruktury,
- 3) Plan rozwoju lotniska,
- 4) Charakterystykę terenu i wpływ warunków atmosferycznych na bezpieczeństwo operacji wykonywanych przez statki powietrzne,



- 5) Infrastruktura PLG,
- 6) Infrastruktura strefy ogólnodostępnej,
- 7) Inne elementy infrastruktury,
- 8) Ocena środowiska w tym m.in.: analiza oddziaływania na środowisko rozbudowy PLG – z uwzględnieniem zapisów *dyrektywy SEA (2001/42/WE)*,
- 9) Opis służb żeglugi powietrznej,
- 10) Opis struktury przestrzeni powietrznej PLG,
- 11) Otoczenie regulacyjne PLG,
- 12) Plan rozwoju przestrzennego,
- 13) Plany dotyczące urządzeń do kontroli ruchu lotniczego i urządzeń nawigacyjnych,
- 14) Potencjalne możliwości rozwoju strefy handlowej wokół PLG,
- 15) Prognoza przepustowości PLG,
- 16) Prognozy finansowe,
- 17) Prognozy ruchu lotniczego,
- 18) Przeznaczenie gruntu i zapotrzebowanie na nowy grunt,
- 19) Regionalne i miejscowe warunki planowania,
- 20) Strategię rozwoju PLG,
- 21) Synergię rozwoju regionu i rozwoju PLG,
- 22) Transport intermodalny,
- 23) Transport naziemny oraz wymagania związane z zapewnieniem maksymalnego bezpieczeństwa statków powietrznych i ludzi w szybko rozwijającym się porcie lotniczym,
- 24) Układ drogowy wewnętrzny i zewnętrzny,
- 25) Współpraca z innymi środkami transportu, w szczególności z Trójmiejską Koleją Metropolitalną,
- 26) Zapotrzebowanie na usługi komunalne.

Ponadto Plan Ogólny uwzględniać powinien projekty priorytetowe i rezerwowe, które mają być finansowane z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, jak:

- a) Projekty priorytetowe
 - Terminal pasażerski wraz z płytą postojową
 - Droga kołowania,
 - System odprowadzania wód opadowych,
 - Płaszczyna do odladania,
 - System monitorowania hałasu,
- b) Projekty rezerwowe
 - Terminal cargo wraz z infrastrukturą,
 - Hangar dla General Aviation wraz z płytą przedhangarową,
 - Płyta postojowa dla General Aviation,
 - Wydłużenie drogi startowej.



Strategiczne podstawy Planu Generalnego (Planu Ogólnego) powinny zostać opracowane w oparciu o zakres Przedmiotu Umowy w formie spisu treści (wraz z opisem przedstawiającym zawartość danego punktu w postaci wprowadzenia ze wskazaniem na konieczność opracowania przez Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. projektów budowlanych i wykonawczych elementów infrastruktury portu lotniczego), pełniącego rolę podstawowego przewodnika po zawartości ostatecznego opracowania Planu Generalnego.

Ostateczne opracowanie Planu Generalnego (Planu Ogólnego) powinno obejmować i uwzględniać m.in. końcowy Master Plan, plan wizualizacji lotniska, plan powierzchni terminala, plan terenów użytkowych, plan obszarów zbliżania do drogi startowej, rysunki dla każdego końca drogi startowej oraz plan zagospodarowania przestrzennego lotniska. Ponadto, powinny być:

- plany i projekty wykonane w formacie CAD (pliki DWG w wersji AutoCAD 2006),
- zdjęcia lub wizualizacje wykonane w formacie graficznym (JPG lub WMF),
- dokumentacja tekstowa wykonana w formacie tekstowym RTF lub w formacie PDF.

Wykonanie Przedmiotu Zamówienia składa się z następujących etapów realizacji:

- a) I etap – Wykonanie Strategicznych podstaw Planu Ogólnego
- b) II etap – Wykonanie ostatecznej wersji Planu Generalnego (Planu Ogólnego).

2.1. ZARYS OPRACOWANIA PLANU GENERALNEGO LOTNISKA

2.1.1. Definicja i cele Planu Generalnego (Planu Ogólnego) lotniska

Plan Generalny stwarza podstawy do zaplanowania rozwoju infrastruktury lotniskowej, zarówno tej lotniczej jak i nie lotniczej, a także rozwoju infrastruktury około lotniskowej i określenia wpływu na otaczające lotnisko środowisko i wreszcie ustalenia potrzeb w zakresie infrastruktury transportowej niezbędnej do obsługi tego lotniska.

Planowanie rozwoju Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy powinno opierać się na wielowymiarowym, wielofunkcyjnym procesie, który bada wiele alternatywnych scenariuszy rozwoju wydarzeń biorąc pod uwagę zarówno czynniki zewnętrzne jak i wewnętrzne. Jednocześnie Plan Generalny nie powinien być typowo dokumentem technicznym (głównie aspekty inżynierjno-architektoniczne) lecz również dokumentem biznesowym zawierającym kwestie operacyjne, marketingowe, pozwalające określić zakres strategii rozwoju lotniska. Zatem planowanie rozwoju lotniska powinno się odbywać poprzez aktywny plan generalny umożliwiający lotnisku w sposób możliwie najefektywniejszy rozwijać jego działalność i wypełniać funkcje, które zostały mu przypisane oraz zapewni dalszą działalność zgodnie z krajowym i międzynarodowym prawem.

Plan Generalny (Masterplan) powinien być podstawowym dokumentem dotyczącym rozwoju Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy w długookresowej perspektywie. Dzięki Planu Generalnemu możliwe powinno być zaplanowanie i rozmieszczenie, a także skoordynowanie oraz hierarchizacja najważniejszych inwestycji pozwalających dostosować Port Lotniczy do rosnących potrzeb transportowych regionu oraz w jego skomunikowaniu z resztą Unii Europejskiej. Masterplan przedstawiać powinien optymalizację ponoszonych nakładów inwestycyjnych i odpowiednie ukierunkowanie strategii działania portu w odpowiedzi na dynamikę rynku przewozów lotniczych krajów Unii Europejskiej.



Masterplan powinien wskazywać Gminie Gdańsk właściwe zagospodarowanie terenów około lotniskowych i stworzenia właściwych planów zagospodarowania przestrzennego okolic Lotniska. Plan Generalny na podstawie analiz skoryguje strefę ograniczonego użytkowania na terenach około lotniskowych, w zgodzie z obowiązującymi przepisami dot. ochrony środowiska.

2.1.2. Konsultacje społeczne oraz organizacja zespołu

W trakcie opracowywania Planu Generalnego (Planu Ogólnego), Wykonawca winien przeprowadzić konsultacje społeczne, które będą skierowane do władz lokalnych, lokalnych władz planistycznych oraz wszystkich innych, których dalsze działania inwestycyjne oraz rozwój Portu Lotniczego Gdańsk może dotyczyć.

Złożoność zagadnień wchodzących w skład Planu Generalnego lotniska wymaga od Wykonawcy aby w jego opracowanie było zaangażowanych wielu ekspertów branżowych, których wkład do opracowania ostatecznego dokumentu będzie koordynowany, a ostateczny dokument będzie spójny i kompleksowy.

Zamawiający powoła **Grupę Roboczą ds. opracowania Planu Generalnego**, która w swoich zadaniach będzie:

- bezpośrednio współpracować z Wykonawcą,
- koordynować kontakty pomiędzy Wykonawcą a Zamawiającym,
- odpowiedzialna za proces zatwierdzania Planu Generalnego (Planu Ogólnego), który zostanie ustalony wewnętrznie przez Zamawiającego,
- weryfikowała postęp prac nad opracowaniem Planu Generalnego (Planu Ogólnego).

W ramach realizacji przedmiotu zamówienia przez Wykonawcę, przewiduje się spotkania okresowe podczas których:

- Wykonawca będzie przedstawiał Zamawiającemu postęp prac nad opracowaniem Planu Generalnego (Planu Ogólnego),
- omawiane będą plany pracy na następny okres,
- analizowane będą ryzyka i zagrożenia dla terminowego zakończenia opracowania.

Informacje określające współpracę pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą w zakresie opracowania Planu Generalnego (Planu Ogólnego) oraz skład osobowy grupy, zostaną przedstawione przez Zamawiającego w terminie do 14 dni od podpisania Umowy.

Wykonawca będzie wykonywać swe czynności w ścisłej współpracy z Zamawiającym oraz powołaną przez Zamawiającego Grupą Roboczą stosując się do ich zaleceń i wytycznych.



2.2. SZCZEGÓŁOWY ZAKRES PRAC

2.2.1. Realizacja

W trakcie realizacji zadania pt. „**Wykonanie Planu Generalnego (Planu Ogólnego) długoterminowego rozwoju Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy**”, ustala się, iż językiem roboczym jest język polski.

Wykonawca powinien opracować Plan Generalny w języku polskim i angielskim oraz przekazać dokument w następującej ilości egzemplarzy:

- a) Strategiczne podstawy Planu Generalnego (zakres/zawartość):
 - po 1 egzemplarzu w formie papierowej w języku polskim i w języku angielskim oraz na elektronicznym nośniku informacji.
- b) Wersja ostateczna Planu Generalnego:
 - 3 egzemplarze w formie papierowej w języku polskim oraz 3 egzemplarze w języku angielskim, ponadto:

Wersja ostateczna opracowania musi być wykonana w sztywnej oprawie introligatorskiej, w osobnych, oznaczonych tomach ze spisami ich zawartości; wszelkie obcojęzyczne dokumenty załączone przez Wykonawcę do wersji ostatecznej opracowania muszą być przetłumaczone na język polski.
 - na elektronicznym nośniku informacji w języku polskim i angielskim w ilości zależnej od Zamawiającego

2.2.2. Zawartość Planu Generalnego

Szczegółowy zakres opracowania powinien zawierać następujące elementy z włączeniem zagadnień wymienionych w pkt. 2 :

1. Opis stanu obecnego lotniska,
2. Analiza przepustowości lotniska,
3. Prognoza operacji lotniczych, ruchu pasażerskiego i towarowego,
4. Analiza wpływu prognoz ruchu na lotnisko,
5. Analizę strefy okołolotniskowej,
6. Analiza ekonomiczna wpływu regionu na rozwój lotniska,
7. Przeznaczenie gruntów i zapotrzebowanie,
8. Analiza zapotrzebowania na media,
9. Projekcje finansowe obejmujące planowane inwestycje,
10. Studium rozwoju lotniska – ustalenie wymogów infrastruktury i planów rozwoju lotniska (wariantowanie i etapowanie),
11. Systemy nawigacyjne,
12. Opracowanie dotyczące przystosowania lotniska do kat. II,
13. Ochrona strefy land side oraz zabezpieczenie strefy air side,
14. Mapy sytuacyjno-wysokościowe.



Dla lepszego zrozumienia zawartości Planu Generalnego poniżej przedstawiono opis powyższych punktów.

1. Opis stanu obecnego lotniska

Opis ten winien zawierać przegląd obecnej infrastruktury, która będzie stanowiła podstawę do ustalenia możliwości oraz ograniczeń infrastrukturalnych z włączeniem: infrastruktury lotniskowej (DS- drogi startowej, DK- dróg kołowania, PPS- płyt postojowych samolotów, itp.) terminala oraz pozostałych budynków, parkingów, obiektów usługowych, zaopatrzenia w wodę, odbioru ścieków, zasilania energetycznego, systemu transportu oraz dojazdów do lotniska. Opis powinien zawierać wypisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub decyzje o lokalizacji celu publicznego.

2. Analiza przepustowości lotniska

Analiza ta winna wskazywać obecną maksymalną przepustowość lotniska (godzinową i roczną) oraz być przeprowadzona dla lotniska po zaplanowanych i zakończonych inwestycjach. Analizę należy przeprowadzić dla całego lotniska oraz dla poszczególnych jego elementów i obiektów: DS, DK, PPS, terminali, parkingów, układu dróg dojazdowych. W tym należy wskazać aktualne ograniczenia i problemy.

3. Prognoza operacji lotniczych, ruchu pasażerskiego i towarowego

Analiza ta winna zawierać pełną prognozę:

- operacji lotniczych z rozbiciem na poszczególne klasy samolotów (z wyznaczeniem tzw. samolotu obliczeniowego) oraz operacji regularnych, w tym linii nisko kosztowych i linii tradycyjnych oraz operacji charterowych i towarowych,
- ruchu pasażerskiego (w wolumenie pasażerów z podziałem na: linie nisko kosztowe, charterowe i linie tradycyjne, General Aviation - GA),
- ruchu cargo z rozbiciem na kurierów i przewoźników tradycyjnych

Prognoza winna być ujęta w układzie rocznym w horyzoncie czasowym 25 lat.

Zamawiający wymaga aby powyższe prognozy były opracowane w 3 wariantach:

- optymistycznym,
- bazowym,
- pesymistycznym.

4. Analiza wpływu prognoz ruchu na lotnisko

Analiza ta winna zawierać informacje w jaki sposób wzrost ruchu wpłynie na konieczny rozwój infrastruktury lotniska (w 3 wariantach tj. optymistycznym, pesymistycznym i bazowym), z uwzględnieniem transportu intermodalnego (autobusowego, kolejowego m.in. Trójmiejska Kolej Metropolitalna oraz drogowego) oraz z włączeniem mediów, itp.

Poprzez rozwój infrastruktury lotniska rozumie się w szczególności:

- modernizacja i wydłużenie drogi startowej w celu maksymalnego wykorzystania lotniska
- budowa równoległej drogi kołowania DK wraz z drogami szybkiego zejścia,



- istniejące i nowe płyty postojowe dla statków powietrznych o różnych kodzie referencyjnym (dla ruchu regularnego, cargo, GA – lotnictwa ogólnego),
- projekt systemu odprowadzania wód opadowych,
- baza techniczna,
- stanowisko odladzania statków powietrznych,
- zmiana kategorii lotniska z I na II,
- istniejące i nowe hangary techniczne,
- terminale pasażerskie,
- istniejące obiekty CARGO, nowa baza CARGO wraz z niezbędną infrastrukturą,
- terminal General Aviation wraz z niezbędną infrastrukturą,
- miejsca parkingowe dla klientów lotniska,
- infrastruktura po stronie landside – bazy noclegowe, itp.

5. Analiza strefy okołolotniskowej

Analiza ta winna w szczególności zawierać połączenie lotniska z miastami aglomeracji trójmiejskiej – ruch kolejowy, ruch samochodowy (budowa nowych dróg), czyli przedstawienie rozwoju.

Zakres rzeczowy w zakresie zagospodarowania przestrzennego obszarów powiązanych z lotniskiem wynika z ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (jednolity tekst Dz.U. Nr 80, poz.717 z późn. zm.) i wymogów zawartych w ustawach szczególnych.

Zakres przestrzenny Planu Generalnego obejmować ma obszar portu lotniczego wraz z szeroko rozumianą przestrzenią okołolotniskową. Przestrzeń tę stanowi teren na obszarze gmin przyściennych.

W celu pełnego przedstawienia problemów i uwarunkowań rozwoju przestrzennego obszaru lotniska wraz ze strefą okołolotniskową (zgodnie z regulacjami zawartymi w ustawie Prawo lotnicze i aktami wykonawczymi), postuluje się także szersze ujęcie zagadnienia, obejmujące komunikacyjne powiązanie obszaru z krajowymi i regionalnymi ośrodkami osadniczymi, oparte o istniejące i projektowane korytarze komunikacji transeuropejskiej, krajowej i regionalnej – przedstawienie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy w ramach sieci TEN-T w Polsce Północnej.

6. Analiza ekonomiczna – wpływ regionu na rozwój lotniska

Wykonawca winien przeprowadzić analizę wpływu rozwoju gospodarczego regionu na prognozy ruchu lotniczego oraz na przemysł, biznes oraz turystykę w obszarze 1 i 1,5 godziny jazdy samochodem od lotniska oraz trendy w podróżach międzynarodowych.



7. Przeznaczenie gruntów i zapotrzebowanie

Wykonawca Planu Generalnego winien przeanalizować i przedstawić następujące aspekty:

- Grunty niezbędne dla rozbudowy infrastruktury zapewniającej obsługę prognozowanego ruchu lotniczego, wraz ze wskazaniem gruntów których właścicielem jest Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. oraz gruntów które należą do osób trzecich,
- Grunty, które mogą być przeznaczone pod działalność komercyjną,
- Zagadnienia wynikające z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

8. Analiza zapotrzebowania na media

Analiza powinna obejmować zapotrzebowanie lotniska na media jak:

- woda,
 - ścieki,
 - odwodnienie,
 - energia cieplna,
 - gospodarka odpadami stałymi,
 - energia elektryczna,
 - i inne,
- niezbędne do nieprzerwanej eksploatacji lotniska z prognozą na 25 lat.

9. Projekcje finansowe obejmując planowane inwestycje

Wykonawca Planu Generalnego winien przedstawić projekcję finansową uwzględniającą 3 warianty prognozy ruchu, o których mowa w punkcie 3.

Opracowanie kilku scenariuszy strategicznego planu rozwoju i określenie prawdopodobieństwa ich wystąpienia w zależności od tego, jak port lotniczy poprzez działania marketingowe i promocyjne, targetowanie określonych grup klientów, współpracę z liniami lotniczymi, zamierza kształtować swoją przyszłość. Wskazanie i wybranie najbardziej odpowiedniego pod względem rynkowym, finansowym (kosztowym i przychodowym) oraz strategicznym etapu, wariantu rozwoju lotniska, który umożliwi najszybsze i najlepsze przygotowanie się do zrealizowania założonego i najbardziej prawdopodobnego scenariusza strategicznego.

Projekcja finansowa powinna obejmować również poniższe zagadnienia:

- opis aktualnej sytuacji finansowej podmiotu – ze wskazaniem najważniejszych elementów: wielkości przychodów i kosztów działalności operacyjnej, ogólna struktura bilansu, aktualna sytuacja w zakresie płynności finansowej, aktualne źródła finansowania.
- aktualny poziom i rodzaj ruchu obsługiwanego przez lotnisko;
- koszty modernizacji lotniska;
- koszty rozbudowy lotniska;
- plan finansowy obejmujący;
- koszty planowanych inwestycji,
- szacunkowe koszty bieżącego utrzymania lotniska w kolejnych latach,
- planowany przyrost/spadek ruchu na lotnisku,
- planowana wielkość przychodów,



- planowane okresy zwrotu z inwestycji,
- przewidywane źródła finansowania inwestycji (z uwzględnieniem środków własnych i środków publicznych, w tym bezzwrotnej pomocy zagranicznej, w szczególności z UE),
- przewidywania w zakresie rentowności działalności lotniska (w tym w przypadku ujemnych wyników finansowych planowany termin osiągnięcia rentowności, wskazanie przyczyn braku rentowności i sposobów na ich wyeliminowanie),
- zakładany minimalny poziom płynności,
- planowany poziom rezerwy finansowej na wypadek nieprzewidzianych zdarzeń lub niespełnienia się prognoz,
- informacje o planowanych zmianach w strukturze udziałowców lub formie prawnej przedsiębiorstwa,
- szacunkową wysokość opłat lotniskowych i przychody z ich tytułu,
- planowane dodatkowe źródła przychodów (działalność pozalotnicza);

10. Studium rozwoju lotniska – ustalenie wymogów infrastruktury i planów rozwoju lotniska

Plan inwestycyjny winien określić wymogi infrastruktury lotniska, wskazać obiekty przewidziane do rozbudowy bądź do wybudowania ze wskazaniem lat realizacji, zapotrzebowanie w media, szacunkowych kosztów i niezbędnych kluczowych czynności, które muszą być podjęte w celu realizacji zadań inwestycyjnych objętych Planem Generalnym wraz z wariantem obejmującym kategorię II lotniska. Opracowanie w wariantach (o których mowa w pkt. 3 niniejszego rozdziału) planu rozwoju infrastruktury lotniska oraz jej fazowania, opartego na scenariuszach i wymaganiach potencjalnych grup klientów, włączając w to analizę efektów finansowych (zarówno inwestycji kapitałowych, jak i kosztów operacyjnych).

11. System nawigacyjny

Analiza systemu nawigacyjnego związanego ze startem i lądowaniem samolotów winna wskazywać możliwość zastosowania nowoczesnych i precyzyjnych urządzeń nawigacyjnych. Analiza winna jednocześnie wykazać w jakim zakresie obecny system nawigacji może obsłużyć ruch lotniczy oraz kiedy należy przewidzieć jego rozbudowę/zmianę – podwyższenie kategorii lotniska w szczególności powinna zostać określona, w oparciu o analizę warunków meteorologicznych z ostatnich 10 lat.

Ponadto należałoby przygotować niezbędną dokumentację dotyczącą kategorii II dla lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

12. Opracowanie dotyczące przystosowania lotniska do kat. II

Opracowanie winno zawierać informacje dotyczące przystosowania lotniska do kategorii II z uwzględnieniem m.in. infrastruktury lotniska, urządzeń nawigacyjnych, powierzchni ograniczające wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska itp.



13. Ochrona strefy land side oraz zabezpieczenie strefy air side.

Wykonanie analizy systemu ochrony lotniska obejmującego zagadnienia m.in. system monitorowania, patrolowania, środki ochrony w obecnym kształcie oraz w kontekście jego potrzeb natychmiastowych oraz przyszłych modernizacji i udoskonaleń.

14. Mapy sytuacyjno-wysokościowe.

Plan Generalny opracowuje się na mapie sytuacyjno-wysokościowej (zgodnie z Ustawą Prawo Lotnicze wraz z aktami wykonawczymi) dotyczący planu zagospodarowania terenu lotniska i jego stref ochronnych na mapie w skali 1:5.000 dla samolotów zawierający dane dotyczące lotniska i jego elementów infrastruktury m.in.: granice terenu lotniska, ograniczenia, drogi startowe, drogi kołowania, płyty postojowe, drogi techniczne, terminale pasażerskie i towarowe (cargo) wraz z urządzeniami, drogi dojazdowe, parkingi, budynki dla obsługi technicznej, budynki zarządu portu, pomoce wizualne, pomoce nawigacyjne, granice części lotniczej lotniska, strefy ochronne.

Mapę z naniesionymi ograniczeniami wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu z uwzględnieniem istniejących przeszkód lotniczych powinien być sporządzony w postaci planu powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w otoczeniu lotniska, z naniesionymi głównymi elementami lotniska, z uwzględnieniem istniejących przeszkód lotniczych, w skali 1:25.000 lub 1:10.000.

Natomiast profile pól wznoszenia i podejścia powinny być sporządzone w postaci profilu podłużnego po osi drogi startowej oraz strefy podejść w skali 1:1.000/25.000.

Należy wziąć pod uwagę i wykonać dla wariantu z wydłużeniem drogi startowej oraz gdy lotnisko posiada kategorię II.

2.2.3. Zakres Planu Generalnego

Wykonawca przedmiotu zamówienia przedstawi strategiczne podstawy Planu Generalnego (Planu Ogólnego) - szczegółowy zakres (spis treści wraz z opisem przedstawiającym zawartość danego punktu w postaci wprowadzenia ze wskazaniem na konieczność opracowania przez Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. projektów budowlanych i wykonawczych elementów infrastruktury portu lotniczego) Planu Generalnego lotniska Gdańsk, będący elementem wyjściowym do wykonania ostatecznego opracowania Planu Generalnego, celem jego weryfikacji i zatwierdzenia przez Zamawiającego.



3. WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH DOKUMENTÓW

1. Aerodrome Design Manual, Part 1, Runways. ICAO , Third Edition, 2006,
2. Aerodrome Design Manual, Part 2, Taxiways. ICAO, 4th Edition, 2005,
3. Aerodrome Design Manual, Part 3, Pavements. ICAO, Second Edition, 1983,
4. Aerodrome Design Manual, Part 4, Visual Aids. ICAO, 4th Edition, 2004,
5. Aerodrome Design Manual, Part 5, Electrical System. ICAO, First Edition, 1983,
6. AIP Polska,
7. Airport Characteristics Data Bank. Volumes 1,2,3,4,5,6,. ICAO, 2006,
8. Airport Planning Manual, Part 1, Master Planning. ICAO, Second Edition, 1987,
9. Airport Planning Manual, Part 2, Land Use and Enviromental Control. ICAO, Third Edition, 2002,
10. Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation – 4th July 2004,
11. Manual on Air Traffic Forecasting. ICAO, Third Edition, 2006,
12. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin przyściennych do lotniska,
13. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego,
14. PN-89/L-49001 Lotniska. Wyznaczanie stałych powierzchni ograniczających wysokość obiektów na lotniskach i w ich rejonach,
15. Polska Norma PN-65/L-49002 Ruch lotniczy „Oznaczenie naziemnych przeszkód lotniczych”,
16. Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych przyjęty uchwałą Rady Ministrów Nr 86/2007z dnia 8 maja 2007 r.,
17. Raporty oddziaływania na środowisko wykonane dla prowadzonych inwestycji na terenie Lotniska,
18. Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013,
19. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (Dz. U. z 2004 r. Nr 122 poz.1273),
20. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. – „w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych” – Dz. U. z 1998 r. Nr 130 poz. 859 z późniejszymi zmianami,
21. Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego na lata 2005 – 2020,
22. Ustawa z dnia 27 lipca 2001 r. o wprowadzeniu ustawy - Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz o zmianie nie których ustaw,
23. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2003 r. Nr 80 poz. 717, z późn. zm.),
24. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – „Prawo lotnicze” – Dz. U. 2002 Nr 100 poz.696 z późniejszymi zmianami,
25. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2006 Nr 12, poz. 63, z późn. zm.)

Wykonawca Planu Generalnego winien, podczas pracy uwzględnić wyżej wymienione dokumenty, lecz jest to lista podstawowa nie wykluczająca zastosowania innych aktów prawnych, dokumentów, wytycznych, przewodników, itp.

