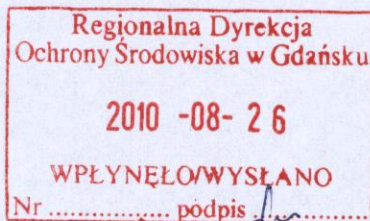




Gdańsk, dnia 20.08.2010r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

RDOŚ-22-WOO.6670/14-16/10/ER
zpo



DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) i e) oraz ust. 6 w związku z art. 71 ust. 2 pkt 1) ustawy z dnia 3 października 2008r. 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 ze zm.) oraz § 2 ust.1 pkt 28 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. 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 ze zm.) i art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 29.03.2010r. Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo Sp. z o.o. znak L.dz.28/2010 wraz z uzupełnieniem z dnia 07.05.2010r. L.dz. 42/2010 i z dnia 08.06.2010r. L.dz.49/2010 oraz po zasięgnięciu opinii organu sanitarnego: Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni wyrażonej w piśmie z dnia 13.07.2010r., działając w oparciu o:

- raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. „Port Lotniczy Gdynia – Kosakowo” – wykonany przez Biuro Urządzania Lasu i Geodezji Leśnej Oddział w Gdyni, Gdynia-Grudziądz listopad 2009r.- luty 2010r.
- uzupełnienie raportu o oddziaływanie na środowisko przedsięwzięcia j.w. pt.: „Budowa infrastruktury Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo do obsługi cywilnego ruchu lotniczego na części lotniska wojskowego Gdynia Oksywie” - wykonany przez Biuro Urządzania Lasu i Geodezji Leśnej Oddział w Gdyni

ORZĘKAM

I. Określić dla przedsięwzięcia pn:

„Budowa infrastruktury Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo do obsługi cywilnego ruchu lotniczego na części lotniska wojskowego Gdynia Oksywie”,

realizowanego przez Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo Sp. z o.o. w Gdyni, na obszarze oznaczonym numerami działek określonych w załączniku „Charakterystyka przedsięwzięcia”,

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo jest jednym z zadań realizowanych w ramach przygotowania Polski do mistrzostw Euro 2012. Port lotniczy Gdynia-Kosakowo ma zostać zbudowany na bazie istniejącego lotniska wojskowego Gdynia Oksywie. Lotnisko i poszczególne elementy infrastruktury lotniskowej będą współużytkowane przez stronę cywilną i wojskową.

Współużytkowanie cywilno-wojskowego lotniska Gdynia-Oksywie uzgodnione zostało pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej i Ministrem Infrastruktury. Aktualnie trwają prace nad geodezyjnym wydzieleniem części lotniska cywilnego z całości lotniska wojskowego. Szacuje się, że lotnisko cywilne będzie obejmować około 270 ha. Lotnisko cywilne usytuowane będzie na terenach gminy Kosakowo (97% powierzchni, obręb Kosakowo, Pogórze, Pierwoszyń) i Gminy Miasta Gdynia (3% powierzchni, obręb Obłuże). Teren lotniska położony jest na Kępie Oksywskiej i

rozciąga się na długości ok. 2,8 km wzdłuż ul. Żeromskiego (Kosakowo) i ul. Wiejskiej (Pogórze). Lotnisko zlokalizowane około 7 km na północny-wschód od centrum Gdyni i posiada jedną drogę startową o nawierzchni betonowej i z dwoma progami RWY 13, RWY 31 na poziomie 44 m nad poziomem morza.

Lotnisko cywilne od strony północno-zachodniej graniczyć będzie z kompleksem zamkniętego lotniska wojskowego wraz z zabudowaniami dzielnicy Babie Doły. Na północ od lotniska znajdują się zabudowania wsi Kosakowo i Pierwoszyń. Od strony południowo-zachodniej otoczone jest obszarami leśnymi oraz ogródkami działkowymi. Dalej znajdują się zabudowania mieszkaniowe związane z ulicą Dąbka (Obłuże). Na wschód od lotniska znajdują się obszary dzielnicy Oksywie.

Teren lotniska położony jest w mezoregionie - Północne Kaszuby, w obrębie płaskiej powierzchni wysoczyznowej zwanej Kępą Oksywską. Lotnisko w zamierzeniu ma obsługiwać tereny Pomorza i ościennych województw, jednak w praktyce korzystać z niego będą pasażerowie z całej północnej Polski. Lotnisko Gdynia-Kosakowo w przyszłości na stać się lotniskiem komplementarnym dla Portu Lotniczego Gdańsk oraz jednym z kluczowych elementów infrastruktury komunikacyjnej województwa pomorskiego.

Przewiduje się, że lotnisko Gdynia-Kosakowo będzie wykorzystywane przede wszystkim przez małe samoloty general aviation oraz samoloty tanich linii pasażerskich, czartery i loty cargo. Zakłada się wykorzystanie istniejącej infrastruktury lotniczej, w tym m.in. pasa startowego, systemu ILS, wieży kontroli lotów oraz pozostałych urządzeń nawigacyjnych. Nie przewiduje się zmiany korytarzy powietrznych startów i lądowań, zmodyfikowane zostaną jedynie profile startów i lądowań.

2. Warunki wykorzystania 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. Faza realizacji

- a) Plac budowy i jego zaplecza (w tym bazy techniczne i składy materiałów) lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację, przy czym teren zaplecza budowy powinien być wyznaczony w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych i terenów objętych ochroną, a drogi dojazdowe do obsługi zaplecza wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych;
- b) Zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i zapewnić ich wywożenie przez uprawnione podmioty;
- c) Roboty budowlane przygotować z zapewnieniem płynności robót oraz prowadzić z należytą starannością, ze szczególnym uwzględnieniem ograniczenia hałasu i minimalizacją dewastacji zespołów roślinnych; ewentualną wycinkę drzew należy poprzedzić inwentaryzacją, a pnie drzew nie przeznaczonych do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem;
- d) Wycinkę drzew i krzewów wykonać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza terminem od 1 kwietnia do 31 lipca, i zakończyć w ciągu jednego roku;
- e) Zabezpieczyć powierzchnię ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami, tankowanie maszyn roboczych prowadzić z należytą ostrożnością, magazynowanie zbiorników z paliwem zorganizować pod zamykaną wiatą, okresowo (do czasu zakończenia budowy) wysycać terenowe stacje obsługi sprzętu materiałami izolacyjnymi oraz zapewnić wyposażenie w środki sorbentowe;
- f) Roboty ziemne poprzedzić usunięciem warstwy ziemi próchnicznej, gromadząc ją poza obszarem robót ziemnych i zapewnić możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej po zakończeniu budowy lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty;
- g) Szczególną uwagę należy zwrócić na grunty zanieczyszczone, np. substancjami ropopochodnymi. Grunt taki należy natychmiast usunąć i zastąpić gruntem czystym. Grunt zanieczyszczony powinien zostać skierowany do podmiotu legitymującego się decyzją w zakresie gospodarowania tym rodzajem odpadów;

- h) Prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰);
- i) W trakcie prac budowlanych należy przestrzegać przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz procedur wynikających z odrębnych przepisów, w tym oznakować teren budowy i zabezpieczyć przed dostępem osób niepowołanych;
- j) Prace budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający uciążliwości dla terenów sąsiednich i minimalizując obszar oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym oddziaływania na zdrowie ludzi; w okresach suszy należy ograniczać pylenie z terenu budowy poprzez polewanie terenu wodą oraz zabezpieczyć materiał pylisty przed jego rozwiewaniem;
- k) Należy stosować sprawny technicznie sprzęt budowlany zgodnie z certyfikatem dopuszczenia go do użytkowania. W przypadku ewentualnej awarii należy zabezpieczyć grunt w miejscu wykonywania robót przed zanieczyszczeniami substancjami niebezpiecznymi pochodzącymi z uszkodzonych maszyn;
- l) Należy przestrzegać zasady wyłączania silników maszyn budowlanych i urządzeń w czasie przerw w pracy;
- m) Do budowy obiektów należy zastosować technologie i materiały posiadające wymagane prawem certyfikaty;
- n) Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, także niebezpiecznymi, wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, gromadzić je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty;
- o) Należy zapewnić odpowiednie profile i spadki powierzchni drogowych i placów lotniskowych, kierując wody opadowe do systemu kanalizacji deszczowej z urządzeniami podczyszczającymi;
- p) Należy uregulować gospodarkę ściekową w obiektach kubaturowych wchodzących w zakres projektu poprzez podłączenie do systemów kanalizacji;
- q) Realizacja przedsięwzięcia i późniejsza eksploatacja nie może zmienić trwale stosunków wodnych w gruncie;
- r) Sposób wyrównania powierzchni terenu oraz przeprowadzenia rekultywacji powinien uniemożliwić uruchomienie procesu degradacji gleby;
- s) Wykonać wokół obiektów zieleni izolacyjną stanowiącą filtr ekologiczny, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa;
- t) Należy dokonać przeniesienia roślin chronionych, które zagrożone są zniszczeniem na skutek prac budowlanych. Na pozyskanie gatunków roślin chronionych w celu przemieszczenia należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody (Dz.U. z 2009 r. nr 151 poz. 1220);
- u) Otoczyć teren, na którym występują płazy i gady, w północno zachodniej i w południowo wschodniej części terenu w pobliżu rowów, siatką sztuczną o drobnych oczkach w wysokości 40-60 cm w kolorze zielonym;
- v) Należy usunąć wszelkie ewentualne szkody wynikające z realizacji przedsięwzięcia.

B. Faza eksploatacji

- a) Należy utrzymać dotychczasowy reżim koszenia łąk na terenie lotniska, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 31.08.1998r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych (Dz.U. Nr 130, poz.859 ze zm.);
- b) Ilość nocnych (w godzinach od 22:00 do 6:00) operacji startów i lądowań w fazie eksploatacji, następującej po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, nie może przekraczać poziomu 5 % takich operacji wykonywanych w porze dnia;
- c) Należy zapewnić wykonanie osłon akustycznych oraz przedsięwziąć działania organizacyjne, których celowość realizacji oraz parametry techniczne zostaną określone na podstawie programu monitoringu, o jakim mowa w pkt II.1 niniejszej decyzji; (m.in. opracować propozycję nowych profili startów i lądowań z wykorzystaniem większych pułapów lotu nad zabudową mieszkaniową, dokonać korekty przebiegu najbardziej

uciażliwych tras dolotowych i odlotowych, szczególnie w porze nocy, wykorzystywać procedury starów i lądowań, które generują jak najmniejszy hałas);

- d) Należy stosować środki chemiczne do odmrażania i przeciwooblodzeniowe o jak najmniejszej szkodliwości dla roślin i środowiska gruntowo-wodnego, ulegające szybkiej biodegradacji;
- e) Należy objąć procedurami kontroli i nadzoru wszystkie urządzenia do odprowadzania wód opadowych oraz zapewnić bieżące wykonywanie ich napraw celem zapewnienia prawidłowego i nieprzerwanego odpływu podczyszczonych wód opadowych;
- f) Wody opadowe odprowadzać do odbiorników zlewniami i za pomocą urządzeń określonych niniejszą decyzją oraz wymagany pozwoleniem wodno prawnym;
- g) Wytworzone odpady należy gromadzić selektywnie w oznakowanych miejscach i pojemnikach, a wytworzone odpady niebezpieczne magazynować w zamykanych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach;
- h) Ze użytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym należy postępować zgodnie z przyjętą przez zarządzającego lotniskiem procedurą, opracowaną zgodnie z obowiązującymi przepisami o użytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym;
- i) Na etapie funkcjonowania lotniska należy ograniczyć loty nad Zatoką Pucką Wewnętrzną – obszar na zachód od linii Rewa-Kuźnica;
- j) Na etapie funkcjonowania lotniska zamknąć obszary przestrzeni powietrznej nad terenami rezerwatów „Beka” i „Mechelińskie Łąki” dla niskolatających samolotów general aviation i śmigłowców;
- k) Należy wyeliminować strefę oczekiwania Kilo.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- a) Projekt winien być sporządzony zgodnie z zasadami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. Nr 120, poz. 1133 ze zm.), w szczególności określać dane techniczne charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko, o których mowa w § 11 ust.2 pkt 10 w/w rozporządzenia;
- b) W projekcie należy sporządzić bilans mas ziemnych usuwanych albo przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji oraz wskazać warunki i sposób ich zagospodarowania w przypadku, gdy ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleby i ziemi, o których mowa w w/w ustawie Prawo ochrony środowiska. Dane te należy zamieścić w pozwoleniu na budowę. Postępowanie z masami ziemnymi, których zanieczyszczenia przekraczają wymagane standardy jakości gleby i ziemi, winno być zgodne z przepisami ustawy o odpadach;
- c) Projekt budowlany winien zakładać rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne minimalizujące oddziaływanie na środowisko, w szczególności aby ograniczyć poziom hałasu lotniczego poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny, jak też negatywne oddziaływanie powodowane eksploatacją portu lotniczego;
- d) Należy zdefiniować wszystkie potencjalne zagrożenia jakie mogą wystąpić w trakcie eksploatacji inwestycji wraz z opisem czasu i sposobu ich usunięcia;
- e) Należy dokonać inwentaryzacji obiektów ochrony akustycznej oraz dokonać pomiarów aktualnych oddziaływań akustycznych i przewidzieć zastosowanie skutecznych środków ochrony akustycznej, wraz z możliwością budowy ustrojów akustycznych w obrębie pasa startowego i płyty postoju samolotów;
- f) Należy przewidzieć zastosowanie technologii oraz materiałów budowlanych dopuszczonych do stosowania w budownictwie i posiadających stosowne certyfikaty;
- g) Należy zastosować taki sposób przechwytywania i oczyszczalnia ścieków opadowych i roztopowych z powierzchni drogowych i lotniskowych, który maksymalnie zabezpieczy środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem zarówno w czasie normalnej eksploatacji jak i w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych; projekt budowlany winien uwzględniać odpowiednie profile i spadki nawierzchni z odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika;
- h) W projekcie budowlanym system kanalizacji deszczowej oraz urządzenia podczyszczające zaprojektować tak, aby umożliwić przyjęcie deszczy nawalnych;

- i) Należy rozważyć zaprojektowanie zbiornika zapewniającego możliwość czasowego przetrzymania wód z odmrażania i odladzania samolotów i drogi startowej przed ich skierowaniem do kanalizacji lub innych urządzeń;
- j) W projekcie budowlanym uwzględnić wykonanie zbiorników paliwowych w technologii dwupłaszczyznowej z ciągłym monitoringiem szczelności;
- k) Stacje dokujące paliwo należy zaprojektować z automatycznym odcięciem dopływu w przypadku rozszczelnienia połączenia;
- l) Zaprojektować emitory o wysokościach gwarantujących zachowanie norm emisji do powietrza;
- m) Zaprojektować filtry na odciągach ze stanowisk emisji technologicznej;
- n) Należy uwzględnić w projekcie wszystkich obiektów kubaturowych rozwiązania techniczne mające na celu oszczędność wody i energii, w szczególności ograniczniki czasowe wypływu wody i energooszczędne źródła oświetlenia.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczonych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

Projektowane lotnisko będzie posiadało do dyspozycji rozwiązania techniczne i technologiczne, które w dużym stopniu będą eliminowały ewentualne zakłócenia w funkcjonowaniu całego obiektu i jego poszczególnych części. Dodatkowo personel lotniska będzie przeszkolony w zakresie sposobów ograniczania skutków zdarzeń awaryjnych.

Poważne zagrożenie dla środowiska może być spowodowane między innymi:

- przez pęknięcie zbiorników technologicznych paliwa i wyciekami ich zawartości,
- katastrofalnym wypadkiem na terenie lotniska, takim jak: wywrócenie, zderzenie samolotu, pojazdu, pożar lub inne zdarzenia w wyniku, których może nastąpić wyciek oraz emisja zanieczyszczeń do powietrza,
- działaniem terrorystycznym jak np. podłożenie ładunku wybuchowego, umyślne spowodowanie pożaru itp.

Wymienione wyżej zdarzenia oprócz ofiar ludzkich mogą spowodować m.in.:

- uwolnienie benzyn i olejów, które mogą przedostać się do sieci kanalizacyjnej lub do gruntu i wody gruntowej,
- emisji węglowodorów oraz innych zanieczyszczeń powstających w wyniku spalania (w przypadku pożaru) do powietrza.

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia, prowadzący instalację zobowiązany jest do przestrzegania obowiązujących przepisów m.in.: *ustawy z dnia 21 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150 ze zm.)*, *ustawy z dnia 03 lipca 2002r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006r. Nr 100, poz. 696 ze zm.)* oraz wszelkich aktów wykonawczych do w/w przepisów i ustalonych wytycznych i procedur w tym zakresie.

Podmiot użytkujący lotnisko musi być przygotowany na szybkie podjęcie skutecznych działań minimalizujących skutki awarii. Należą do nich:

- system alarmowania i powiadamiania,
- wyznaczenie dróg dostępu dla ekip ratowniczych,
- wyposażenie w środki techniczne dla prowadzenia akcji ratowniczych,
- instalacje zabezpieczające lub umożliwiające ograniczenie skutków awarii.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko, w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Budowa Portu Lotniczego Gdynia – Kosakowo nie jest przedsięwzięciem zlokalizowanym blisko granic międzynarodowych i nie spowoduje ona powstania oddziaływań transgranicznych. Przedsięwzięcie ma charakter lokalny i jego oddziaływanie, ze względu na przewidywany zakres prac budowlanych oraz późniejszą eksploatację, nie będzie powodowało oddziaływania transgranicznego.

Wobec powyższego nie wystąpiła potrzeba przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

II. Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:

1. W zakresie zapobiegania, ograniczenia oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- a) Należy zaprojektować i wdrożyć, 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. 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 położonej w sąsiedztwie lotniska zabudowy mieszkaniowej i na linii startów i lądowań samolotów;
- b) Należy zaprojektować i wdrożyć, na bazie powyższego systemu pomiaru ciągłego poziomów hałasu lotniczego 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;
- c) Należy sporządzić, w oparciu o wyniki monitoringu hałasu lotniczego obejmującego okres 12 miesięcy eksploatacji portu po zakończeniu Etapu I budowy, 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. Wyniki analizy należy przedstawić Prezydentowi Miasta Gdyni, Wójtowi Gminy Kosakowo, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska;
- d) Należy zaprojektować i wdrożyć, nie później niż z chwilą przystąpienia do użytkowania obiektów powstałych w ramach realizacji przedsięwzięcia, procedur stałej kontroli jakości wód odprowadzanych z terenu portu lotniczego;
- e) Programy ww. monitoringów należy uzgodnić z Pomorskim Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska;
- f) Należy zaprojektować i wdrożyć monitoring obserwacji reakcji ptaków na startujące, lądujące i przelatujące samoloty z kierunków prowadzących nad Zatoką Pucką przez okres 1 roku. Wyniki należy przedstawić w ramach analizy porealizacyjnej z propozycją ewentualnych korekt tras i wysokości przelotów. Punkty obserwacyjne należy zlokalizować na terenie rezerwatów „Beka” i „Mechelińskie Łąki”, na akwenu przylegającym bezpośrednio do klifu przy Babich Dołach oraz wzdłuż tras dolotowych do lotniska od strony Zatoki Puckiej;
- g) Należy zaprojektować i wdrożyć monitoring świergotka polnego i dzierzby gąsiorek ; zaleca się przeprowadzić cenzus liczebności świergotka polnego na transekcie w poprzek terenu lotniska cywilnego. Proponowane jest mapowanie śpiewających samców podczas czterech kontroli terenowych między 10 V, a 15 VI w odstępach, co 10 dni w godzinach porannych do południa (4:30 – 11:30) podczas ciepłych dni. Należy unikać liczenia podczas wietrznej i deszczowej pogody. Zaleca się przeprowadzić ocenę liczebności gąsiorek w oparciu o trzy kontrole w cyklu trzyletnim. Kontrole powinny zostać przeprowadzone w okresie V do VI w odstępach 15 dniowych. Liczenie należy przeprowadzić pomiędzy godziną 6:00, a 10:00. Ptaki należy liczyć podczas przemarszu, przemieszczając się z prędkością 1km/h wzdłuż transektu prowadzącego przez optymalne siedliska rozrodcze na terenie lotniska. Podczas kontroli należy notować wszystkie stwierdzenia oraz zachowanie się ptaków. Przy ustaleniu liczby par bardzo pomocne jest śledzenie polujących samców, które dokarmiają wysiadujące samice.
- h) Należy zaprojektować i wdrożyć monitoring wpływu lotniska na awifaunę obszarów Natura 2000. Ocena powinna opierać się na obserwacjach terenowych prowadzonych przy samym lotnisku, jak i w strefach oczekiwania samolotów i na trasach ich dolotu do lotniska.

- i) Nałożyć na wnioskodawcę obowiązek przedłożenia analizy porealizacyjnej w okresie 3 lat od dnia oddania obiektu do użytkowania w zakresie wskazanym w pkt. g) i h).

2. Przedstawienia analizy porealizacyjnej w terminie 18 miesięcy od dnia, kiedy pozwolenie na użytkowanie obiektów budowlanych Etapu I przedsięwzięcia stanie się ostateczne, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania eksploatacji lotniska na obszary chronione akustycznie, stanu zanieczyszczenia powietrza oraz oceny efektywności i spełniania wymagań ochrony środowiska wykonanych urządzeń gospodarki wodami opadowymi oraz wodami z 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 obszaru ograniczonego użytkowania.

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

4. Wykonania kompensacji przyrodniczej:

Przedsięwzięcie w wariantcie optymalnym położone jest poza obszarami europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 znajdują się ok. 1,7 km na wschód od planowanej inwestycji „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” PLH 220032 i „Zatoka Pucka” PLB 220005.

Planowana inwestycja położona jest w obszarze przylegającym do istniejącej infrastruktury miejskiej Gdyni.

Z uwagi na położenie poza obszarami Natura 2000 i w pewnym od nich oddaleniu nie jest możliwe, aby realizacja inwestycji spowodowała utratę lub fragmentację siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków ptaków, objętych ochroną w ramach obszarów Natura 2000. Nie ma podstaw do uznania za negatywny wpływ zamierzenia na obszar Natura 2000. Nie zachodzi więc konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej.

III. Stwierdzić konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania

Przeprowadzona analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, iż dla lotniska Gdynia-Kosakowo konieczne będzie wyznaczenie strefy ograniczonego użytkowania z uwagi na ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne. Zakres ponadnormatywnych oddziaływań dotyczyć będzie niewielkich obszarów na przedłużeniu osi pasa startowego i obejmować będzie z reguły nie zamieszkane tereny wsi Kosakowo, Pierwoszyño i Gdyni Babie Doły. W przypadku stwierdzenia w analizie porealizacyjnej przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu i wyczerpaniu skuteczności innych środków ochronnych zaleconych po tych pomiarach, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Zasięg strefy ograniczonego użytkowania wyznaczy izofona 60 dB(A) dla pory dziennej i izofona 50 dB(A) dla pory nocnej. Wprowadzenie strefy ograniczonego użytkowania spowoduje lub wyeliminuje dalszy rozwój budownictwa podlegającego ochronie w strefie (obiekty mieszkalne, obiekty służby zdrowia, edukacji). Dla obiektów istniejących pozwoli na zrekompensowanie strat powstałych w wyniku ponadnormatywnych oddziaływań (ochrona akustyczna u „odbiorcy”).

Inwestor zobowiązany jest do wystąpienia do właściwego organu o utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania na powierzchni do obwiedni izofony 60 dB(A) dla pory dziennej i izofony 50 dB(A) dla pory nocnej, wyznaczonej dla stanu po zakończeniu Etapu I budowy Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo, jeżeli po zastosowaniu dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych przyjętych na podstawie pomiaru ciągłego poziomów hałasu lotniczego 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 utworzenia tego obszaru we wskazanych granicach.

IV. Uczynić „Charakterystykę przedsięwzięcia” załącznikiem do niniejszej decyzji i jej integralną częścią.

UZASADNIENIE

Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo Sp. z o.o. wystąpiła z wnioskiem z dnia 29.03.2010r. znak L.dz.28/2010, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa infrastruktury Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo do obsługi cywilnego ruchu lotniczego na części lotniska wojskowego Gdynia Oksywie.

Do podania wnioskodawca załączył:

1. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
2. kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
3. wykaz działek oraz wypisy z ewidencji gruntów,
4. dowód wniesienia opłaty skarbowej.

Stosownie do brzmienia art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) i e) ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organem właściwym do rozpoznania sprawy jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Na podstawie przedstawionej we wniosku informacji o przedsięwzięciu, planowane przedsięwzięcie zostało zaliczone do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego wymagany jest obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, zgodnie z § 2 ust.1 pkt 28 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko w związku z art. 173 ustawy z dnia 03.10.2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwanej dalej ustawą ooś). Powyższe jest także zgodne z przepisami dyrektywy 97/11/WE z dnia 2 marca 1997 r. zmieniającej dyrektywę 85/337/EWG w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre publiczne i prywatne przedsięwzięcia na środowisko.

Po uzupełnieniu wniosku pismem z dnia 07.05.2010r. L.dz. 42/2010 i pismem z dnia 08.06.2010r. L.dz.49/2010, zawiadomieniem noszącym datę 13.05.2009r., Strony zostały poinformowane o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie i możliwości zapoznania się z dokumentami oraz składania ewentualnych uwag i wniosków. Zawiadomienie obwieszczono zgodnie z art. 74 ust. 3 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie... Informacje o wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* (www.ekoportal.pl) pod numerem 2010/A/0029.

W dniu 22.06.2009r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku podał do publicznej wiadomości informację o złożonym wniosku i załączonym raporcie z uzupełnieniem wraz z informacją o prawie do składania uwag i wniosków w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 21 dni. Obwieszczenie zostało umieszczone na stronie internetowej organu (www.rdos.gdansk.gov.pl), na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu w dniach 22.06.2010-04.08.2010 oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Gdynia w dniach 29.06.2010-20.07.2010 i Urzędu Gminy Kosakowo w dniach 29.06.2010-20.07.2010. W postępowaniu z udziałem społeczeństwa w określonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi czy wnioski.

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

Zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 1 ustawy ooś, realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, zwanej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, 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.

Możliwość przekształcenia lotniska wojskowego Gdynia Oksywie w lotnisko współużytkowane dało Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2008 r. w sprawie wykazu lotnisk wojskowych, które mogą być wykorzystane na potrzeby lotnictwa cywilnego (Dz.U. z 2009r. Nr

3, poz. 12). W załączniku nr 3 w/w Rozporządzenia wymieniono lotnisko Gdynia-Kosakowo jako lotnisko częściowo lub czasowo niewykorzystywane przez jednostki organizacyjne podległe lub nadzorowane przez Ministra Obrony Narodowej do realizacji ich zadań, które może być wykorzystane w celu założenia lub rozbudowy lokalnego, regionalnego albo krajowego lotniska cywilnego użytku publicznego albo środowiska cywilnego. Rozporządzenia wskazuje 242 ha powierzchni położonej w obrębie gmin Kosakowo i miasta Gdyni jako miejsce przyszłej działalności lotniska cywilnego. Współużytkowanie cywilno-wojskowego lotniska Gdynia-Oksywie uzgodnione zostało pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej i Ministrem Infrastruktury. Całość przedsięwzięcia realizowana będzie etapowo:

➤ I etap (realizowany do 2012 roku):

- system nawigacji świetlnej,
- modernizacja płaszczyzny postoju samolotów przy DK-1,
- budowa terminala general aviation,
- budowa hangaru lotniskowego,
- budynek Lotniskowej Straży Pożarnej (LSP) i Straży Ochrony Lotniska (SOL),
- budowa niezbędnej infrastruktury technicznej (energetycznej, wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, technologicznej i deszczowej, ciepłowniczej, telefonicznej) i drogowej (drogi wewnętrzne, parkingi) w obrębie lotniska,
- budowa niezbędnej infrastruktury drogowej umożliwiającej połączenie lotniska z Gdynią w obrębie portu lotniczego,
- budowa magazynu paliw,

➤ etapy kolejne (realizowane do roku 2020 i 2030):

- budowa terminala pasażerskiego,
- rozbudowa płaszczyzn postoju,
- rozbudowa połączenia komunikacji drogowej z Gdynią,
- przystanek kolejowy kolei metropolitalnej,
- budowa hotelu,
- rozbudowa hangaru GA,
- budowa kolejnych hangarów,
- budynek terminala cargo.

Inwestycje, które powinny zostać wywołane budową lotniska cywilnego:

- połączenie drogowe poza obrębem lotniska,
- połączenie kolejowe poza obrębem lotniska,
- zabudowa przemysłowo-usługowa w obrębie lotniska.

Budowa i eksploatacja portu lotniczego Gdynia-Kosakowo powodować będzie emisję do środowiska następujących substancji i energii:

- hałas lotniczy: powyżej normatywnego poziomu,
- hałas komunikacyjny: poniżej normatywnego poziomu,
- pyłowo-gazowych zanieczyszczeń lotniczych, technologicznych, komunikacyjnych: poniżej dopuszczalnych norm dla wszystkich emitowanych zanieczyszczeń,
- ścieki sanitarne pochodzące z przebywania na terenie lotniska pracowników i pasażerów, kierowane do nowej sieci kanalizacji sanitarnej,
- ścieki technologiczne pochodzące ze stanowisk odłączania samolotów oraz hangarów lotniczych, kierowane do nowej sieci kanalizacji sanitarnej,
- ścieki deszczowe: pochodzące z odwodnienia dróg wewnętrznych, parkingów i elementów infrastruktury lotniczej, kierowane do istniejącej (rozbudowanej i zmodernizowanej) sieci deszczowej i dalej cieków i gruntu,
- odpady: w trakcie budowy – niebezpieczne i inne niż niebezpieczne pochodzące z prac budowlanych (grupa 8, 12, 15, 17, 20), w trakcie eksploatacji - niebezpieczne i inne niż niebezpieczne (grupa 8, 11, 12, 13, 15, 16, 20).

Proces wariantowania planowanej budowy lotniska Gdynia-Kosakowo oparty był o wszechstronną analizę czynników związanych z budową poszczególnych elementów lotniska oraz zakresem ich oddziaływania na środowisko. Celem całego procesu była optymalizacja zadań inwestycyjnych tak, aby ich zakres oddziaływania był jak najmniejszy. Podstawą wyjścia wariantowania była prognoza ruchu dla lotniska Gdynia-Kosakowo. Poszczególne warianty różniły się zakresem wykorzystania lotniska dla poszczególnych typów samolotów, ilością przewożonych pasażerów oraz towarów oraz liczbą operacji lotniczych. Miało to swoje odzwierciedlenie w zakresie budowy poszczególnych obiektów lotniskowych. Elementem analizy wariantowej było także analizowanie lokalizacji poszczególnych projektowanych obiektów

kubaturowych oraz sposobu rozwiązania poszczególnych konfliktów środowiskowych. W przypadku obiektów lotniskowych najistotniejszym kryterium wyboru było określenie szczegółowej lokalizacji oraz określenia parametrów obiektu zgodnie z wariantem optymalnym dla środowiska. Rozważano różnorodne lokalizacje planowanych do budowy obiektów i budowli. Przeprowadzono także wariantową analizę sposobu rozwiązania poszczególnych elementów infrastruktury technicznej: sposobu poboru wody, oprowadzenia ścieków sanitarnych, technologicznych i deszczowych, sposobu ogrzewania obiektów. Określono zakres oddziaływań i zasugerowano wybranie najkorzystniejszych dla środowiska rozwiązań.

Nie przeprowadzono analizy lokalizacyjnej pasa startowego oraz funkcjonujących elementów infrastruktury lotniskowej, z uwagi na ich fizyczne istnienie oraz brak działań rozbudowujących infrastrukturę lotniskową.

Analizowano warianty, zgodnie z przygotowaną prognozą ruchu na lotnisku Gdynia-Kosakowo:

- minimalny (pesymistyczny, low), który zakłada prowadzenie działalności wyłącznie w zakresie małych samolotów general aviation, wariant ten przewiduje, iż na Lotnisku Gdynia-Kosakowo zostanie wykonanych około 24800 operacji lotnictwa ogólnego w 2030 roku, średnia dzienna liczba operacji lotniczych to 33 w roku 2030 przy całkowitym wyeliminowaniu ruchu samolotów dużych kodu C, D i E,
- optymalny (bazowy, central), który zakłada prowadzenie działalności w zakresie ruchu samolotów GA, ruchu czarterowego i przewoźników niskokosztowych, na lotnisku obsługiwanych będzie około 1,3 mln pasażerów rocznie, 560 ton towarów oraz 23500 operacji lotnictwa ogólnego w 2030 roku, średnia dzienna liczba operacji lotniczych to 50 w roku 2030, przy przyjętym ruchu samolotów dużych kodu C, D i E do 11 w skali doby,
- maksymalny (optymistyczny, high), który zakłada prowadzenie działalności w zakresie ruchu samolotów GA, ruchu czarterowego i przewoźników niskokosztowych, na lotnisku obsługiwanych będzie około 6 mln pasażerów rocznie, 9100 ton towarów oraz 11500 operacji lotnictwa ogólnego, średnia dzienna liczba operacji lotniczych to 70 w roku 2030, przy ograniczeniu ruchu samolotów małych kasy A, B oraz przy przyjętym ruchu dużych samolotów C, D, i E do 55 w skali doby.

W każdym z analizowanych wariantów zwiększa się zakres korzystania ze środowiska w stosunku do stanu aktualnego. W przypadku każdego oddziaływanie wykracza poza granice lotniska jedynie w zakresie oddziaływań akustycznych. Zmienia się wyłącznie skala tych oddziaływań. Funkcjonowanie lotniska przy określonych pułapach dla wariantu optymalnego pozwala na zoptymalizowanie pracy lotniska z możliwością ograniczenia strefy ponadnormatywnego oddziaływania. Zwiększenie wartości określonych w wariantie optymalnym zwiększa powierzchnię objętą ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu, obejmując zabudowania wsi Pierwoszyńno i Kosakowo.

Biorąc pod uwagę wady i zalety poszczególnych wariantów jako najkorzystniejszy uznany został wariant optymalny. Na podstawie analizy środowiskowej, ruchowo-marketingowej, analizy kosztów i korzyści i innych, opcja ta została wybrana przez inwestora do realizacji.

W przedmiotowej sprawie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wystąpił o opinię dotyczącą warunków realizacji przedsięwzięcia do organu sanitarnego: Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni. Organ zaopiniował realizację przedmiotowego przedsięwzięcia bez zastrzeżeń.

W ocenie tutejszego organu przedłożony raport oddziaływania na środowisko wraz z przedstawionymi uzupełnieniami i wyjaśnieniami odpowiada treści art. 66 ustawy ooś, a ustalenia zawarte w opracowaniu są logiczne i przekonujące.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w przedłożonym w sprawie raporcie ooś, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy pozwoliły na zaproponowanie środków zapobiegawczych i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania.

W toku przeprowadzonej procedury oceny oddziaływania na środowisko, uwzględniając cały materiał dowodowy zebrany w sprawie, tutejszy organ dla wybranego wariantu realizacji przedsięwzięcia ustalił co przedstawiono poniżej.

W bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują dobra kultury w rozumieniu *Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. Nr 162, poz.1568 ze zm.), ani zidentyfikowane stanowiska archeologiczne. W okolicy jednak znajdują się obiekty podlegające ochronie konserwatorskiej i archeologicznej. Odkryte

stanowiska zlokalizowane są przy krawędziach wysoczyzny i na stokach Kępy Oksywskiej, sporadycznie na równinach i terenach lekko podmokłych. Najstarszym zabytkiem konserwatorskim jest oksywski kościół p. w. Michała Archanioła z XVI-XVII w. wraz z otaczającym go cmentarzem. Ochroną konserwatorską objęty jest także, położony w centrum Gdyni zespół urbanistyczny Kamiennej Góry, dom A. Abrahama, budynek Sądu Rejonowego, budynek Narodowego Banku Polskiego wraz z ogrodem i ogrodzeniem, Dworzec Morski, Dom Żeglarza Morskiego i zespół Wyższej Szkoły Morskiej. Ochroną konserwatorską objęta jest także zabudowa Rewy. Do obiektów prawnie chronionych zalicza się też zabytki architektury technicznej: elewator zbożowy i chłodnię w porcie.

W trakcie realizacji bądź eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane nieodnawialne lub ograniczone zasoby środowiska.

Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo położony jest w sąsiedztwie obszarów podlegających ochronie na mocy ustawy o ochronie przyrody. Są to rezerваты oraz obszary sieci Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Zatoka Pucka (PLB 220005) oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Zatoka Pucka i Półwysep Helski (PLH 220032). W strefie wybrzeża Zatoki Puckiej znajdują się 3 rezerваты przyrody, w których licznie gromadzą się ptaki wodne:

- „Mechelińskie Łąki” – rezerwat ornitologiczno-florystyczny, położony w odległości około 2,6 km na północ od miejsca planowanej inwestycji,
- „Beka” – rezerwat ornitologiczny, położony w odległości około 6,1 km na północny zachód od miejsca planowanej inwestycji,
- „Słone Łąki” – rezerwat florystyczny, położony w odległości około 22,5 km na północ od miejsca planowanej inwestycji.

Także trasy dolotowe i odlotowe prowadzą nad w/w obszarami chronionymi.

Dokumenty strategiczne i urbanistyczne wykonane w skali kraju, województw oraz gmin wskazują na wagę lotniska, które może obsługiwać tereny Pomorza i ościennych województw. Zgodnie z dokumentami lotnisko Gdynia-Kosakowo w przyszłości ma stać się lotniskiem komplementarnym dla Portu Lotniczego Gdańsk oraz jednym z kluczowych elementów infrastruktury komunikacyjnej województwa pomorskiego. Z uwagi na swoją historię lotnisko stanowiło obszar specjalny zamknięty. I jako takie traktowane jest we wszystkich dokumentach urbanistycznych.

Przewiduje się, że lotnisko Gdynia-Kosakowo będzie wykorzystywane przez małe samoloty general aviation oraz samoloty tanich linii pasażerskich, czartery i loty cargo. Założono 3 warianty rozwoju lotniska: minimalny, optymalny i maksymalny. Wariant minimalny zakłada użytkowanie lotniska wyłącznie przez małe samoloty general aviation. Jako najkorzystniejszy wybrano wariant optymalny (bazowy, central), który zakłada, że docelowo w 2030 roku Lotnisko Gdynia-Kosakowo będzie obsługiwało około 1,3 mln pasażerów rocznie, 560 Mg towarów oraz 23500 operacji lotnictwa ogólnego. Dzienna liczba ogółu operacji lotniczych startów i lądowań nie przekroczy 50. Przewiduje się, że natężenie ruchu lotniczego rozkładać się będzie głównie w dzień i w godzinach wieczornych. Wariant maksymalny zakłada dynamiczny rozwój lotniska i obsługę nawet 6 mln pasażerów rocznie.

Zakłada się wykorzystanie istniejącej infrastruktury lotniczej, w tym m.in. pasa startowego, systemu ILS, wieży kontroli lotów oraz urządzeń nawigacyjnych. Nie przewiduje się zmiany korytarzy powietrznych startów i lądowań, zmodyfikowane zostaną jedynie profile startów i lądowań.

Lotnisko zostanie połączone z centrum Gdyni nowymi powiązaniem drogowo-kolejowymi. W pierwszym etapie budowy lotniska planuje się połączenie lotniska z terenem miejskim za pomocą ulicy jednojezdniowej, dwukierunkowej z kierunku Trasy Kwiatkowskiego. W drugim etapie planuje się budowę drugiej jezdni, a w trzecim etapie połączenie lotniska koleją metropolitalną.

W ramach prac przygotowawczych inwestycji wykonano szereg analiz z zakresu oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska oraz komfort życia ludzi. Analizę wykonano dla przedstawionych wariantów i horyzontów czasowych: 2013, 2020 i 2030 roku. Ze względu na prowadzenie inwestycji w krótkim okresie czasu oraz położenie z dala od siedzib ludzkich prace związane z budową nie powinny być uciążliwe dla środowiska.

Najpoważniejszym oddziaływaniem będzie emisja hałasu, który będzie odczuwany jako uciążliwy. Każdy z analizowanych wariantów wykazywał przekroczenia dopuszczalnych norm akustycznych występujących poza obszarem lotniska. Analizy wskazały, iż preferowany powinien być wariant bazowy (optymalny, central) z 5% ruchem nocnym.

Ponadnormatywna emisja hałasu skutkować będzie koniecznością ustanowienia strefy ograniczonego użytkowania dla lotniska zgodnie z przebiegiem izofony 60 dB dla pory dziennej i 50 dB dla pory nocnej. W obrębie strefy znajdują się zabudowania wsi Kosakowo, Pierwoszyno, Gdynia Babie Doły, Gdynia Oksywie.

Lotnisko będzie emitować w sposób zorganizowany i niezorganizowany zanieczyszczenia pyłowo-gazowe ze źródeł: komunikacyjnych, lotniczych, technologicznych, ciepłowniczych. Największy udział w emisji będzie miał generowany ruch komunikacyjny oraz lotniczy. Nie stwierdzono ponadnormatywnego oddziaływania w zakresie emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Największe stężenia dotyczą dwutlenku azotu. Pozostałe zanieczyszczenia są przewidywane na dużo niższym poziomie.

Z uwagi na swoje położenie lotnisko ingeruje i ingerować będzie w świat roślinny i zwierzęcy. Przeprowadzona w tym zakresie inwentaryzacja wskazała, iż zarówno budowa i eksploatacja lotniska nie powinna wywołać dużych strat w środowisku. Nie stwierdzono potrzeby wykonywania działań kompensacyjnych. Budowa lotniska wymagać będzie wycięcia części lasów porastających aktualnie teren lotniska. Roślinność objętą ochroną planuje się przesadzić. Działalność lotniska będzie miała wpływ szczególnie na ornitofaunę znajdującą się na terenie lotniska oraz w obrębie obszarów chronionych. Inwentaryzacja wykazała, iż ptaki przebywające na terenie lotniska mają zapewnioną naturalną możliwość przeniesienia się dalej od lotniska. Obserwacja zachowań ptaków z czasów użytkowania lotniska przez wojskowe samoloty odrzutowe wskazuje, iż oddziaływanie to było znikome. Jednak z uwagi na konieczność ochrony należy zaprojektować monitoring awifauny. Konieczne jest także wprowadzenie zakazu lotów na niskich wysokościach nad znajdującymi się w okolicy terenami chronionymi: rezerwat Mechelińskie Łąki, rezerwat Beka oraz obszary Natura 2000. Należy także wyeliminować strefę oczekiwań znajdującą się nad obszarami koncentracji ptaków (strefa Kilo).

W analizowanym przypadku użytkowe poziomy wodonośne znajdują się głęboko pod powierzchnią i są dobrze izolowane od ewentualnego dopływu zanieczyszczeń z powierzchni. Z uwagi na głębokie występowanie wód gruntowych prace budowlane nie będą wymagać obniżenia zwierciadła wód podziemnych w celu właściwego posadowienia fundamentów.

Inwestycja nie spowoduje wzrostu promieniowania elektromagnetycznego. Poza trafostacjami elektrycznymi nie planuje się budowy żadnych innych urządzeń, które mogłyby być źródłem takiego promieniowania. Port lotniczy korzystać będzie z urządzeń i instalacji aktualnie użytkowanych przez stronę wojskową.

Port lotniczy posiadać będzie nowe przyłącza infrastruktury technicznej: wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowniczej, telefonicznej. Z istniejących sieci wykorzystywana będzie jedynie sieć kanalizacji deszczowej, która zostanie zmodernizowana. Inwestycja spowoduje powstanie nowego zapotrzebowania na wodę. Planuje się wybór technologii wodooszczędnych i podłączenie obiektów do sieci miejskiej.

Inwestycja spowoduje powstanie ścieków sanitarno-bytowych, porządkowych, technologicznych i deszczowych. Ścieki sanitarne, porządkowe i technologiczne będą kierowane do sieci miejskiej (technologiczne po wcześniejszym oczyszczeniu). Ścieki deszczowe będą kierowane do wojskowej sieci kanalizacyjnej.

Lotnisko będzie źródłem powstawania dużej ilości odpadów. Będą one odpowiednio magazynowane i przekazywane celem odzysku uprawnionym podmiotom. Szczegółowa ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów zostaną określone na etapie sporządzania projektu budowlanego.

Zobowiązano inwestora do prowadzenia monitoringu w zakresie: emisji hałasu, gazów i pyłów do atmosfery, jakości ścieków deszczowych i sanitarnych (technologicznych) w zakresie określonym w raporcie.

Nałożono także obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej porównującej zakres oddziaływań przedstawionych w raporcie z oddziaływaniem rzeczywistym. Analiza powinna zostać wykonana

w ciągu 1 roku od oddania portu lotniczego do użytku w zakresie: wpływu na klimat akustyczny, wpływu na powietrze atmosferyczne, skuteczności zastosowanego systemu odwadniania i urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe i technologiczne.

Analiza zgromadzonego materiału wykazała, iż dla planowanej inwestycji nie będzie możliwości całkowitego wyeliminowania ponadnormatywnych oddziaływań akustycznych. Konieczne będzie wyznaczenie strefy ograniczonego użytkowania. Zakres ponadnormatywnych oddziaływań dotyczy niewielkich obszarów na przedłużeniu osi pasa startowego i obejmuje tereny wsi Kosakowo, Pierwoszyno i Gdyni Babie Doły.

W ramach prac nad raportem prowadzono konsultacje społeczne z mieszkańcami gminy Kosakowo oraz gminy miasta Gdynia. Prowadzono je w formie bezpośrednich spotkań, ankiety internetowej oraz wymiany poglądów na łamach lokalnych gazet, radia i telewizji.

Ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji, jej położenie i skalę korzystania ze środowiska, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zauważalne i dające mierzyć się oddziaływania związane są wyłącznie z obszarem Polski, nie wykraczając poza jej granice. Z informacji przekazanych przez Inwestora wynika, iż samolot osiąga wysokość kończącą lub rozpoczynającą cykl LTO nad obszarem Polski, a ocenie oddziaływania na środowisko podlega działanie wyłącznie w zakresie dającego się mierzyć oddziaływania w granicach kraju.

Budowę lotniska ocenia się pozytywnie pod warunkiem zastosowania zaleceń podanych w poszczególnych rozdziałach raportu. Oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie budowy przedmiotowej inwestycji i związane będzie z emisją hałasu i pyłu z maszyn budowlanych i środków transportu wykorzystywanych w trakcie budowy.

Jednakże oddziaływanie inwestycji w trakcie eksploatacji wymaga przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, aby wyniki analiz teoretycznych skonfrontować ze stanem faktycznym.

Obowiązki określone w punkcie II decyzji nałożono na podstawie art. 82 ust. 1 ustawy ooś. Obowiązki te wynikają z zaleceń sporządzonego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Przed wydaniem decyzji, pismem znak RDOŚ-22-WOO.6670/14-14/10/ER z dnia 20.07.2010r. oraz poprzez obwieszczenie znak RDOŚ-22-WOO.6670/14-15/10/ER z dnia 20.07.2010r., na podstawie art. 74 ust. 3 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie..., strony postępowania zostały zgodnie z art. 10 Kpa powiadomione o zakończeniu zbierania dowodów i możliwości zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów. W określonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi czy wnioski. Strony postępowania zapoznające się z aktami sprawy w siedzibie organu również nie złożyły dodatkowych oświadczeń.

Wykonana analiza pozwoliła na stwierdzenie, iż wpływ lotniska cywilnego Gdynia-Kosakowo na środowisko będzie duży, ale porównywalny do aktualnego wpływu działającego lotniska wojskowego. Oddziaływanie może być zminimalizowane poprzez zastosowanie środków i technik opisanych w dokumentacji. Przy zastosowaniu przedstawionych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, nie przewiduje się nadmiernie negatywnego wpływu na otoczenie.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie. Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ustawy ooś; wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko 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.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 §1 i 2 i 129 §1 i 2 kpa.

Za wydanie niniejszej decyzji w dniu 26.03.2010r. dokonano zapłaty opłaty skarbowej w wysokości 205 zł, na numer rachunku bankowego 53 1160 2202 0000 0000 8298 4902, na podstawie art. 6 ust. 1 pkt 1, art. 8 ust. 1 Ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635) oraz na podstawie części 1.1.45 załącznika do w/w ustawy.

Załącznik: Charakterystyka przedsięwzięcia



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Hanna Dzikowska

Otrzymują:

1. Port Lotniczy Gdynia - Kosakowo Sp. z o.o., Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia
2. MON Rejonowy Zarząd Infrastruktury, 81-912 Gdynia, ul. Jana z Kolna 8B
3. Dowódca JW. Nr 4651, 81-117 Gdynia, ul. Zielona
4. Dowództwo Marynarki Wojennej RP, Oddział Infrastruktury i Ochrony Środowiska, 81-912 Gdynia, Skwer Kościuszki 8
5. Agencja Mienia Wojskowego, 81-321 Gdynia, ul. M. Curie-Skłodowskiej 19
6. Gmina Miasta Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia
7. Gmina Kosakowo, ul. Żeromskiego 69, 81-198 Kosakowo
8. Prezydent Miasta Gdyni jako Starosta Powiatowy, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia
9. Urząd Morski, 81-338 Gdynia, ul. Chrzanowskiego 10
10. Starosta Pucki, ul. E. Orzeszkowej 5, 84-100 Puck
11. Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych, 80-354 Gdańsk, ul. Subisława 5
12. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państw., Nadleśnictwo Gdańsk, 81-006 Gdynia, ul. Morska 200
13. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej, 81-198 Kosakowo, ul. Fiołkowa 2b
14. Biblioteka Publiczna Gminy Kosakowo, 81-198 Kosakowo, ul. Fiołkowa 2a
15. Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A., 01-224 Warszawa, ul. Kasprzaka 25
16. Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o., 09-407 Płock, ul. Otolińska 21
17. Orlen Transport S.A., 09-411 Płock, ul. Chemików 7
18. Pomorska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o., 80-858 Gdańsk, ul. Wałowa 41/43
19. Zakład Energetyczny Gdańsk S.A., 80-557 Gdańsk, ul. Marynarki Polskiej 130
20. Energa Operator S.A., 80-557 Gdańsk, Marynarki Polskiej 130
21. Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Woj. Pom., 80-531 Gdańsk, ul. Sucha 12
22. Agencja Nieruchomości Rolnych O/T Gdańsk, 83-000 Pruszcz Gdański, ul. Powstańców Warszawy 28
23. Parafia Rzymsko-Katolicka p.w. Podwyższenia Krzyża, Pierwoszyno, ul. Kaszubska 31, 81-198 Kosakowo
24. Parafia Rzymsko-Katolicka p.w. Matki Bożej Licheńskiej, 81-197 Gdynia, ul. Rybaków 1a
25. Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku, 80-819 Gdańsk, ul. Okopowa 15
26. Polski Związek Działkowców Zarząd Wojewódzki, 80-244 Gdańsk, ul. Grunwaldzka 102
27. Polski Związek Działkowców, 00-131 Warszawa, ul. Grzybowska 4
28. Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie o/Dębogórze, Dębogórze, ul. Pomorska 18, 81-198 Kosakowo
29. Polam-Rem S.A., 80-531 Gdańsk, ul. Sucha 25
30. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej, 81-109 Gdynia, ul. Dickmana 62
31. Spółdzielcze Zrzeszenie Budowy Domów „Lotnik”, 81-197 Gdynia, ul. Zielona 56
32. Bank Rumia Spółdzielczy, 84-230 Rumia, ul. Morska 21
33. RK-Invest Sp. z o.o. z siedzibą w Kosakowie, 81-198 Kosakowo, ul. Złote Piaski 3
34. Kama s.c., Józef Brzeziński Małgorzata Brzezińska, 02-956 Warszawa, ul. Rumiana 1B
35. „FT2B” Sp. z o.o., 81-342 Gdynia, ul. J. Waszyngtona 20/8
36. Strony postępowania – osoby fizyczne, poprzez obwieszczenie
37. aa-2815



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

ZAŁĄCZNIK

Do decyzji nr RDOŚ-22-WOO.6670/14-16/10/ER

(zgodnie z wymogiem, art. 82 ust.3 ustawy z dn. 3 października 2008 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 ze zm.)

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Budowa infrastruktury Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo do obsługi cywilnego ruchu lotniczego na części lotniska wojskowego Gdynia Oksywie”, w wariantcie optymalnym.

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo jest jednym z zadań realizowanych w ramach przygotowania Polski do mistrzostw Euro 2012. Port lotniczy Gdynia-Kosakowo ma zostać zbudowany na bazie istniejącego lotniska wojskowego Gdynia Oksywie. Lotnisko i poszczególne elementy infrastruktury lotniskowej będą współużytkowane przez stronę cywilną i wojskową.

Współużytkowanie cywilno-wojskowego lotniska Gdynia-Oksywie uzgodnione zostało pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej i Ministrem Infrastruktury. Aktualnie trwają prace nad geodezyjnym wydzieleniem części lotniska cywilnego z całości lotniska wojskowego. Szacuje się, że lotnisko cywilne będzie obejmować około 270 ha. Lotnisko cywilne usytuowane będzie na terenach gminy Kosakowo (97% powierzchni, obręb Kosakowo, Pogórze, Pierwoszyno) i Gminy Miasta Gdynia (3% powierzchni, obręb Obłuże). Współrzędne geograficzne lotniska: szerokość geograficzna północna 54°34'47" N, długość geograficzna wschodnia 18°31'09" E.

Lotnisko cywilne obejmować będzie następujące działki:

Obręb Pogórze 0007: nr 205/2, 206/1, 206/2, 207, 208/2, 208/3, 209/1, 209/7, 210, 211, 213/4, 213/10, 218/14, 1035/16, 1035/61, 1035/62, 1035/63, 1035/64, 1035/65, 1035/66, 1035/67, 1035/68, 1035/69, 1035/70, 1035/71, 1035/72, 1035/73, 1035/74, 1035/75, 1035/76, 1035/77, 1035/78, 1035/79, 1035/80, 1035/81, 1035/84, 1035/85, 1040, 1041/2, 1090, 1091;

Obręb Pierwoszyno 0001: nr 27/4, 169, 173, 175, 202;

Obręb Kosakowo 0004: nr 93, 97, 98, 101, 103, 104/2, 105/1, 108, 113, 114, 115/7, 116, 117/1, 118/5, 184, 185, 295, 297/1;

Obręb Gdynia KM 35: nr 12/5, 14/6, 16/7, 38/7, 45/7, 27/9, 35/8, 40/7, 46/7, 49/7, 50/7; **KM 36:** nr 19/1, 20/8; **KM 37:** nr 21, 22;

Przewiduje się, że lotnisko Gdynia-Kosakowo będzie wykorzystywane przede wszystkim przez małe samoloty general aviation oraz samoloty tanich linii pasażerskich, czartery i loty cargo.

W ramach prowadzonego przedsięwzięcia zakłada się budowę infrastruktury portu lotniczego Gdynia-Kosakowo. Zakres przedsięwzięcia został wariantowany na kilka etapów, uzależnionych od prognoz ruchu, zakresu oddziaływania na środowisko i warunków życia ludzi oraz możliwości budowy i rozbudowy dojazdów do lotniska.

Koncepcja zagospodarowania przestrzennego budowy lotniska cywilnego zaplanowana została z podziałem na etapy realizacji. Etapy budowy portu lotniczego posiadają wszystkie planowane elementy z możliwością rozwoju każdego z nich wraz ze wzrostem zapotrzebowania i ruchu lotniczego.

Wszystkie elementy opierają się na funkcjonowaniu 1 pasa startowego o długości 2500 m i szerokości 60 m.

Etap I – główne elementy właściwego portu lotniczego:

- terminal general aviation zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie płaszczyzny parkowania samolotów. Obiekt projektuje się na planie prostokąta, usytuowany dłuższym bokiem równolegle do DS-2, jako budynek piętrowy, o powierzchni 3600 m²,
- hangar do parkowania i serwisowania samolotów - zlokalizowany zostanie po stronie północno-zachodniej terminala; hangary posiadać będą dojazd dla samolotów od strony drogi technicznej oraz mogą być realizowane etapami w zależności od zapotrzebowania,
- budynek Lotniskowa Straż Pożarna (LSP) - po stronie północno-zachodniej; w budynku przewidziano również miejsce na wszystkie pozostałe służby obsługujące lotnisko,
- droga dojazdowa do terminala zbudowana od ul. Płk Dąbka jako ulica dwujezdniowa do ronda, dalej jednojezdniowa, dwukierunkowa, prowadząca pod terminal,
- istniejąca droga asfaltowa zlokalizowaną za istniejącymi hangarami wykorzystywana do komunikacji z dalszą częścią lotniska,
- parking dla pasażerów i pracowników zlokalizowany od strony północnej terminala; układ komunikacyjny tworzy pętlę, która umożliwi poprowadzenie linii autobusowej komunikacji miejskiej jako przystanek końcowy, dla której przygotowane zostaną zatoki autobusowe; przed wejściem do terminala usytuowana zostanie zatoka postojowa dla taksówek i jako parking krótkoterminowy,
- komunikacja wewnętrzna przewidziana jako system dróg obsługujących wszystkie budynki. Łączyć będzie wszystkie tereny w sposób umożliwiający swobodne poruszanie się transportu kołowego, rozdzielony został przed dojazdem do terminala ruch samochodów ciężarowych od osobowych, przewidziano osobne miejsca postojowe dla poszczególnych budynków, przewidziano również możliwość ich powiększenia w przyszłości, przy terminalu parking krótko- i długoterminowy oraz dla GA, VIP i dla pracowników, przed terminalem zatoka postojowa i autobusowa, ruch w głównych węzłach komunikacyjnych będzie obsługiwany przez ronda.

Etapy kolejne – docelowy port lotniczy:

- docelowy port lotniczy pokazuje możliwości rozwoju w wieloletniej perspektywie przy korzystnej koniunkturze i warunkach gospodarczych, zakłada budowę właściwego terminala lotniczego w stronę południowo-wschodnią,
- budynek CARGO przewidziany do realizacji w ostatniej kolejności, zlokalizowany od strony północno-zachodniej od LSP,
- zakłada się powiększenie ilości miejsc postojowych bezpośrednio przed terminalem dzięki przykryciu przystanku Kolei Metropolitalnej płytą żelbetową,
- planuje się oczyszczenie terenu, łącznie z wyburzeniem istniejących hangarów,
- planuje się budowę hotelu zlokalizowanego w południowo-wschodniej części, jako budynek 3-kondygnacyjny; na potrzeby restauracji hotelowej wykorzystuje się jeden z istniejących hangarów,
- tereny inwestycyjne przeznaczone pod działalność gospodarczą mająca charakter związany z działalnością i funkcjonowaniem lotniska – położone w zachodniej części lotniska; dla terenów inwestycyjnych planuje się przygotowanie dojazdów od strony zachodniej łączących je z projektowaną ul. Derdowskiego.

W celu uruchomienia lotniska niezbędne jest wykonanie następujących prac Etapu I (zakłada się, że prace te zostaną wykonane do 2012 r.):

- świetlnego systemu pomocy nawigacyjnych,
- modernizacji istniejącej płaszczyzny postoju samolotów:
 - wykonanie nakładki betonowej lub asfaltobetonowej;
 - przebudowę systemu odprowadzania wód opadowych;
 - budowę oświetlenia stanowisk dla samolotów;
 - oznakowania poziome;
 - budowę systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych,
 - budowę oświetlenia stanowisk dla samolotów na PPS;
 - wykonanie oznakowania poziomego;
- budowy terminala do obsługi ruchu GA, Bussines Aviation,

- budowy strażnicy Lotniskowej Straży Pożarnej (LSP) i Służby Ochrony Lotniska (SOL) oraz centrum reagowania w sytuacjach kryzysowych i monitoringu lotniska,
- wykonania ogrodzenia lotniska,
- budowy hangaru na potrzeby obsługi samolotów kodu A i B,
- budowy parkingów i dróg wewnętrznych,
- budowy oświetlenia nowobudowanych elementów lotniska,
- wykonania sieci technicznych: energetycznej, wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, technologicznej i deszczowej, telefonicznej, teletechnicznej,
- budowy miejsc magazynowania paliw.

W kolejnych etapach (lata 2020 i 2030) przewiduje się:

- budowę terminala pasażerskiego,
- budowę nowej płyty postojowej samolotów (PPS) dla samolotów kodu C przy DK1,
- budowę części nowej DK (głównej) łączącej nowy PPS z istniejącym systemem dróg kołowania,
- modernizację istniejącej DK 6 i części DK 1 oraz poszerzenie ich do szerokości 23 m,
- budowę przystanku kolejowego kolei metropolitalnej,
- budowę hotelu,
- budowę kolejnych hangarów do parkowania małych samolotów,
- budowę budynku terminala cargo.

Światlny system pomocy nawigacyjnych

Lotnisko Gdynia-Oksywie nie dysponuje światłymi pomocami nawigacyjnymi zgodnymi ze standardami ICAO oraz przepisami prawa krajowego do zabezpieczenia ruchu lotnictwa cywilnego.

Niezbędnym będzie budowa systemu pomocy nawigacyjnych w skład, którego wchodzić powinien:

- system oświetlenia Głównej Drogi Startowej,
- pełny system oświetlenia podejścia do lądowania z zasadniczego kierunku lądowania 31 (długość 900 m),
- pełny system oświetlenia podejścia do lądowania z pomocniczego kierunku lądowania 13 o długości 900 m,
- światlny wskaźnik podejścia do lądowania PAPI rozwinięty na obydwu kierunkach lądowania,
- system oświetlenia Dróg Kołowania oraz Płaszczyzn Postoju Samolotów.

Radiowe pomoce nawigacyjne

Lotnisko Gdynia-Oksywie wyposażone jest w system lądowania według przyrządów ILS kategorii I, który zabezpiecza operację lądowania na kierunku RWY 31. System pozwala na wykonanie operacji lądowania przy ograniczonej widzialności według wskazań przyrządów pokładowych na samolocie. Poza tym lotnisko wyposażone jest w cztery (po dwa na każdym kierunku) radiolatarnie prowadzące NDB, które przeznaczone są do zabezpieczenia operacji lądowania według procedur uproszczonych.

Płaszczyzna Postoju Samolotów

W pierwszym etapie realizowanym do 2012 roku nie planuje się budowy nowych płaszczyzn postoju samolotów. Wykorzystane zostaną płaszczyzny istniejące. Ocenia się, że w roku 2030 będą potrzebne miejsca postojowe dla 43 samolotów kodu A. W celu zapewnienia zgodnego z przepisami postoju statków powietrznych na przygotowanych i oznakowanych nawierzchniach sztucznych niezbędnym jest wykonanie modernizacji istniejącej PPS o powierzchni około 16 500 m². Zakres modernizacji powinien zawierać:

- wykonanie nakładki betonowej lub asfaltobetonowej,
- przebudowę systemu odprowadzania wód opadowych,
- budowę oświetlenia stanowisk dla samolotów,
- oznakowania poziome,
- poszerzenie istniejącej DK1 do szerokości 23 m, co zagwarantuje możliwość dogodnego wkołowania na PPS samolotów kodu C.

W etapach kolejnych, planuje się budowę nowych płaszczyzn postoju samolotów. W celu zapewnienia zgodnego z przepisami postoju statków powietrznych na przygotowanych i oznakowanych nawierzchniach sztucznych niezbędnym jest budowa PPS o powierzchni około

28000 m² dla zapewnienia postoju 6 samolotów kodu C, 3 kodu D oraz około 43 samolotów GA. Zakres kolejnych etapów zawiera:

- budowę nowej PPS dla samolotów kodu C i D wraz z systemem odprowadzania wód opadowych,
- budowę części nowej DK (głównej) łączącej nowy PPS z istniejącym systemem dróg kołowania,
- modernizacja istniejącej DK 6 i części DK 1 oraz poszerzenie ich do szerokości 23 m,
- przebudowę systemu odprowadzania wód opadowych DK 6,
- budowę oświetlenia stanowisk dla samolotów na PPS,
- oznakowanie poziome.

Budowa terminala do obsługi ruchu GA, Bussines Aviation oraz czarterów

Planowana jest budowa 2 terminali pasażerskich. W pierwszym etapie (do 2012 r.) wykonany zostanie terminal general aviation o powierzchni 3600 m².

Główny terminal pasażerski ma powstać w drugim etapie rozwoju portu lotniczego Gdynia-Kosakowo. Docelowo będzie on miał wymiary 72 m x 204 m szerokości, co daje powierzchnię 14.688 m². Będzie to budynek jednopiętrowy, choć może okazać się konieczne, aby część budynku miała drugi poziom na potrzeby nie tylko funkcji pomocniczych, ale także częściowo na potrzeby obsługi ruchu.

Projektowane terminale powinny zapewnić następujące funkcje użytkowe:

- możliwość przyjmowania 10 samolotów GA na godzinę (do 5700 kg oraz do 19 pax),
- zapewnienie wysokiego standardu obsługi pasażerów samolotów dyspozycyjnych Bussines Aviation,
- możliwość przyjęcia 2+3 samolotów kodu C na godzinę (przepustowość 300-400 pax/h, roczna około 1,3 mln pax) w ruchu czarterowym lub samolotów przekierowanych,
- realizację potrzeb konferencyjnych,
- wydzielenie powierzchni usługowych dla:
 - Przewoźników lotniczych
 - Touroperatorów
 - Sklepów, restauracji, kawiarni
- innych podmiotów zainteresowanych funkcjonowaniem na lotnisku
- pomieszczenia siedziby zarządzającego lotniskiem.

Budowa strażnicy Lotniskowej Straży Pożarnej (LSP) i Służby Ochrony Lotniska (SOL) oraz centrum reagowania w sytuacjach kryzysowych i monitoringu lotniska

Obiekt ma powstać w I etapie budowy. Planowana powierzchnia budynku około 1500m². Projektowany budynek powinien zapewnić możliwość:

- garażowania trzech samochodów pożarniczych,
- jednego samochodu ratownictwa medycznego,
- dwóch samochodów patrolowych SOL,
- magazynowania niezbędnego sprzętu i wyposażenia,
- pełnienia dyżurów dwóch sekcji strażaków/ratowników jednocześnie,
- realizowania szkoleń i odpraw dla LSP i SOL,
- realizowania monitoringu lotniska, a szczególnie terminali, hangarów, PPS innych obiektów o znaczeniu szczególnym oraz stref krytycznych,
- pełnienie dyżurów pracowników SOL w systemach dyżurowych,
- wydzielenia pomieszczeń dla SG, UC i Policji.

Ogrodzenie lotniska

Ogrodzenie lotniska planowane jest w pierwszym etapie budowy portu lotniczego:

- odtworzenie ogrodzenia bazy lotniczej (teren zamknięty) od strony południowo- zachodniej,
- budowa nowego ogrodzenia w rejonie Portu Lotniczego.

Budowa hangaru na potrzeby obsługi samolotów kodu A i B

Hangar ten powstanie w pierwszym etapie budowy portu lotniczego.

- hangar powinien spełniać następujące funkcje:
 - możliwość obsługi samolotu kodu B,
 - pomieszczenia personelu technicznego,
- wymiary hangaru - szer. 40 m, dł. 120 m, wys. 8 m.

- powierzchnia około 4800 m²

Hangary GA będą tak umiejscowione, aby ich przylotniskowa część frontowa wychodziła na płytę postojową GA.

W kolejnych latach planuje się budowę kolejnych hangarów, które mogłyby być wykorzystywane nie tylko przez przewoźników realizujących przeloty pasażerskie i towarowe z portu lotniczego Gdynia-Kosakowo, ale także do świadczenia prac konserwacyjnych na rzecz innych samolotów. Przyjęto, iż powstaną, co najmniej dwa takie hangary, mające bezpośredni dostęp do strefy przylotniskowej i wydzielone stanowiska postojowe dla samolotów. Ocenia się, że hangary te będą miały rozmiary 50 m x 60 m i 90 m x 75 m.

Budowa bazy paliwowej

Do właściwego funkcjonowania lotniska niezbędna jest budowa bazy paliwowej. Początkowo zakładano, iż jednym z elementów, które przekaże wojsko będzie jedna z funkcjonujących na terenie lotniska baz. Jednak ostatecznie strona wojskowa zrezygnowała z takiego scenariusza.

Na terenie lotniska oferowane będzie paliwo lotnicze Jet A1 oraz Avgas. Analizowane są następujące scenariusze magazynowania i dystrybucji paliwa na terenie lotniska:

- budowa naziemnych zbiorników paliwa, zakładająca magazynowanie paliw na ternie lotniska i dystrybucja za pomocą lotniskowych cystern,
- budowa stacji kontenerowej z filtrami, magazynowanie paliwa w cysternie, filtrowanie w stacji kontenerowej i dystrybucja za pomocą cysterny lotniskowej,
- przechowywanie paliwa w cysternach i dystrybucja bezpośrednio z cystern lotniczych.

Budynek Cargo

Budynek (zespół budynków) przewidziany do realizacji transportu towarowego jest jedynym z obiektów realizowanych w 2 fazie rozwoju lotniska. Obiekt przecina granice między strefą zastrzeżoną a publiczną portu lotniczego. W jego skład wchodzić będą m.in.: hangar na potrzeby obsługi i przetwarzania ładunków, budynki pomocnicze mieszczące spedytorów, biura celne. Zapewniony ma zostać także dostęp do wewnętrznej sieci drogowej portu lotniczego, zapewniający wystarczającą przestrzeń, aby możliwe było parkowanie, manewrowanie i ładowanie ciężarówek.

Projektowane rozwiązania infrastruktury drogowej

Otwarcie lotniska Gdynia-Kosakowo musi zostać poprzedzone budową dróg dojazdowych. Aktualnie dojazd na teren lotniska odbywa się przede wszystkim ulicą Dąbka i Zieloną poprzez jednostkę wojskową.

Układ przestrzenny sieci drogowo-ulicznej ulic na terenie Gdyni i Kosakowa w obszarze przy lotnisku nie posiada czytelnych i prawidłowych powiązań. Nie ma wykształconych tras drogowych, umożliwiających hierarchizację układu komunikacyjnego. Ponadto sieć uliczna charakteryzuje się niewłaściwą geometrią, złym stanem nawierzchni, dużą ilością skrzyżowań w poziomie i wąskimi przekrojami jezdni.

Układ ten w związku z niewielką przepustowością i złymi rozwiązaniami komunikacyjnymi jest nie do utrzymania. Dlatego planuje się:

- budowę drogi dojazdowej do terenu Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo na odcinku od skrzyżowania z ul. Płk Dąbka do ronda w rejonie lotniska,
- przebudowę obydwu jezdni ul. Dąbka na odcinku od wiaduktu nad bocznicą kolejową do lotniska do skrzyżowania z ul. Kwiatkowskiego,
- budowę układu drogowego na terenie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo wraz z układem torów Kolei Metropolitalnej.

Przebudowa odbywać się będzie etapowo wraz z rozwojem lotniska. Pomimo wzrostu ruchu związanego z funkcjonowaniem lotniska nowe rozwiązania spowodują:

- wyrównanie istniejących nawierzchni
- poprawę płynności ruchu i ograniczenie postojów,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Rozwiązanie drogowo-kolejowe na terenie lotniska

Projektuje się budowę dróg klasy Z2/2 i Z1/2:

- Ulica klasy Z2/2 na terenie PL Gdynia-Kosakowo:
 - 2 jezdnie po 2 pasy, szerokości 2x3,5 m z pasem dzielącym szerokości 3,0 m,
 - Opaski jezdni szerokości 0,65 m

- Klasa drogi: Z 2/2,
 - Przekrój: uliczny na całej długości,
 - 2 jezdnie po 2 pasy, szerokości 2 x 3,5 m,
 - Pasy dodatkowe (poszerzenia na skrzyżowaniach), szerokości 3,0,
 - Pas dzielący szerokości 5,0 m
 - Opaski jezdni szerokości 0,65 m,
- Ulica klasy Z1/2 na terenie PL Gdynia-Kosakowo:
- Klasa drogi: Z1/2,
 - Przekrój: uliczny na całej długości,
 - 1 jezdnia po 1 pasie ruchu, szerokości 3,5 m,
 - Pasy dodatkowe (poszerzenia na skrzyżowaniach), szerokości 3,0,
 - Opaski jezdni szerokości 0,65 m,

Układ komunikacyjny lotniska został włączony do dwupasmowego ronda o Dz=50 m, stanowiącego koniec dojazdu. Rondo wjazdowe zaprojektowano jako czterowlotowe. Główna oś komunikacyjna lotniska stanowi dwujezdniowe przedłużenie Dojazdu (dwie jezdnie 2x3,5m z pasem dzielącym szerokości 5 m). Wzdłuż trasy prowadzona jest w wykopie kolej metropolitalna, zakończona stacją czołową (przystanek kolei metropolitalnej Gdynia-Kosakowo), znajdująca się w poziomie -1. Na początkowym odcinku, przy dojeździe do ronda wjazdowego zaprojektowano łuk poziomy R=230 m.

Dwujezdniowy odcinek został zakończony rondem dwupasmowym znajdującym się ok. 80m na północny-zachód od terminalu. Pokazano możliwy kierunek rozbudowy układu komunikacyjnego za rondem końcowym w kierunku Kosakowa. Na wysokości terminalu zaprojektowano zatoki autobusowe: długości 40m dla wysiadających i 60m dla wsiadających oraz zatokę dla TAXI (12 stanowisk). Autobusy komunikacji miejskiej zawracają na rondzie końcowym. Pozostałe wloty końcowego ronda stanowią dojazd do parkingów: dla VIPów – znajdującego się po stronie północno-zachodniej terminalu oraz ogólnodostępnego dla samochodów osobowych (parkowanie krótkoterminowe) znajdującego się za przystankiem kolei metropolitalnej.

Drugi dojazd do parkingu ogólnodostępnego zaprojektowano od strony południowo-zachodniej do drogi stanowiącej objazd terenów lotniska w kierunku Kosakowa. Parking dla VIP posiada 40 miejsc parkingowych 2,5x5,0 m dla samochodów osobowych, parking ogólnodostępny 279 miejsc parkingowych. Po stronie południowo-wschodniej terminala zaprojektowano parking dla parkowania długoterminowego (park-and-fly) na 96 miejsc parkingowych o wym. 2,5x5,0 m dla samochodów osobowych, obsługa parkingu od głównego dojazdu poprzez skrzyżowanie skanalizowane (pas do skrętu w lewo szer. 3,0 m), umożliwiające wyjazd we wszystkich kierunkach. Na wysokości terminala zaprojektowano przystanek kolei metropolitalnej jako stację czołową w poziomie -1 w stosunku do jezdni, w murach oporowych (istnieje możliwość przekrycia płytą). Długość peronu przystanku 170 m, jest połączony z terminalem za pomocą przejścia podziemnego szerokości 10m, znajdującego się w poziomie peronu (poziom -1). Od ronda wlotowego zaprojektowano połączenie z istniejącym układem

obsługującym ogródki działkowe (wlot wschodni) i drogę stanowiącą objazd terenów lotniska i jednocześnie główny dojazd do parkingu ogólnodostępnego (wlot zachodni). Droga długości ~0,8 km, przebiega po południowo-zachodniej stronie terenów lotniska, przy wlocie na rondo początkowe przecina się z linią kolejową biegnącą w wykopie (zaprojektowano wiadukt drogowy). Następnie w km 0+370 zlokalizowano skrzyżowanie skanalizowane (pas do skrętu w lewo szer. 3,0 m) z wjazdem na parking ogólnodostępny. Skrzyżowanie końcowe zaprojektowano jako rondo trójwlotowe jednopasmowe Dz=35m, stanowiące włączenie w istniejący układ dróg i umożliwiające dalszą rozbudowę układu drogowego. Droga jednojezdniowa szerokości 7,0 m (2x3,5), na trasie zastosowano łuki poziome R=100 m, R=120 m, R=150 m. Od ronda wlotowego do parkingu poprowadzono chodnik szer. 2m i ścieżkę rowerową dwukierunkową szer. 2 m, od parkingu do końca drogi ścieżkę dwukierunkową szerokości 2 m.

Planuje się także wykonanie dróg dojazdowych do lotniska wraz z przebudową ulicy Dąbka.

Droga dojazdowa do PL Gdynia-Kosakowo: projektowana klasa drogi: Z2/2 z przekrojem ulicznym na całej długości. Projektowany dojazd do portu lotniczego rozpoczyna się skrzyżowaniem skanalizowanym z sygnalizacją świetlną z ul. Płk Dąbka, a kończy rondem średnim dwupasmowym śr. 50 m na terenie lotniska, na skrzyżowaniu przedłużenia drogi dwujezdniowej pod planowany terminal portu z objazdem lotniska i połączeniem z istniejącym układem obsługującym ogródki działkowe. Drogę dojazdową do PL Gdynia-Kosakowo poprowadzono śladem istniejącej dwukierunkowej drogi dwupasmowej szerokości 6,0 m. Dojazd

do lotniska zaprojektowano tak, by jego prawa jezdnia pokrywała się w znacznej mierze z jezdnią istniejącą, oraz tak, by utrzymać w jak największym zakresie istniejącą linię drzew. Na tym etapie nie przewiduje się wycinki drzew. Drugą jezdnię zaprojektowano od strony terenów wojskowych, z założeniem pasa dzielącego. Istnieje możliwość etapowania budowy drogi dojazdowej, tj. wykonanie jezdni prawej jako pierwszej, a w późniejszym czasie dobudowanie lewej jezdni. Przebieg „Dojazdu” do lotniska pokazano w dwóch wariantach, różniących się sposobem włączenia w ul. Płk Dąbka. Wzdłuż dojazdu zaprojektowano ścieżkę rowerową szerokości 2,0 m oraz chodnik dla pieszych szerokości 2,0. Na długości pozostawionej drogi obsługującej ogródki działkowe ścieżkę rowerową włączono w tę drogę, natomiast chodnik zaprojektowano od strony ogródków w odległości 4,5m. Oba ciągi łączą się ponownie na długości włączenia dojazdu w rondo.

Planuje się także przebudowę ulicy Dąbka:

- klasa drogi: Z 2/2,
- 2 jezdnie po 2 pasy, szerokość 2 x 3,5 m,
- pasy dodatkowe (poszerzenia na skrzyżowaniach), szerokości 3,0,
- pas dzielący zmiennej szerokości,
- obustronne chodniki dla pieszych o szerokości minimum 2,0m
- nowy wiadukt drogowy z jezdnią o szerokości 7,0 m oraz jednostronnie (na zewnątrz) z chodnikiem dla pieszych i ścieżką rowerową dwukierunkową,
- ścieżki rowerowe – obustronnie jednokierunkowe, jednostronne.

Projektowane rozwiązania infrastruktury technicznej

Do funkcjonowania lotniska niezbędne jest wykonanie przyłączy sieci infrastruktury technicznej. Planuje się wykonanie następujących sieci technicznych: energetycznej, wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, technologicznej i deszczowej, telefonicznej, teletechnicznej. Oceniana koncepcja nie zawierała szczegółowych rozwiązań z tego zakresu.

Zgodnie z otrzymanymi informacjami planuje się:

- budowę sieci elektrycznych do zasilania obiektów lotniska oraz infrastruktury lotniczej, planowana budowa trafostacji oraz sieci średniego i niskiego napięcia,
- budowę sieci wodociągowej – przyłącze z miejskiej sieci,
- budowę sieci kanalizacji sanitarnej - przyłącze do sieci miejskiej,
- budowę sieci kanalizacji technologicznej - przyłącze do zakładowej sieci kanalizacji sanitarnej,
- budowę sieci kanalizacji deszczowej, planuje się wykonanie sieci kanalizacji deszczowej z nowych elementów infrastruktury lotniskowej i podłączenie jej do istniejących sieci kanalizacji deszczowych będących w zarządzie lotniska wojskowego,
- budowę systemu ogrzewania poszczególnych obiektów lotniska: rozważane są następujące warianty systemu: pompa ciepła pionowa, podłączenie do sieci miejskiej, budowa własnych kotłowni gazowych,
- budowę sieci telefonicznej, teletechnicznej.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Hanna Dzikowska