

3, poz. 12). W załączniku nr 3 w/w Rozporządzenia wymieniono lotnisko Gdynia-Kosakowo jako lotnisko częściowo lub stale niewykorzystywane przez jednostki organizacyjne podległe lub nadzorowane przez Ministra Obrony Narodowej do realizacji ich zadań, które może być wykorzystane w celu założenia lub rozbudowy lotniska, 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-Kosakowo uzgodniono zostało pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej i Ministrem Infrastruktury. Całość przedsięwzięcia realizowana będzie etapowo:

➤ I etap (realizowany do 2012 roku):

- system nawigacji inercyjnej,
- 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, sepiowniczej, telefonicznej i drogowej (drogi wewnętrzne, parkingi) w obrębie lotniska,
- budowa niezbędnej infrastruktury drogowej umożliwiające połączenie lotniska z Gdynią w obrębie portu lotniczego,
- budowa magistrali pólne,

➤ 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 wycofane budowę lotniska cywilnego:

- połączenie drogowe poza obrysem lotniska,
- połączenie kolejowe poza obrysem 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,
- dyfuzyjno-głównych zanieczyszczeń lotniczych, technologicznych, komunikacyjnych: poniżej dopuszczalnych norm dla wszystkich emitowanych zanieczyszczeń,
- ścieki sanitarne pochodzące z przeływania na terenie lotniska pracowników i pasażerów, kierowane do nowej sieci kanalizacji sanitarnej,
- ścieki technologiczne pochodzące ze stanowisk odciążania samolotów oraz hangarów lotniczych, kierowane do nowej sieci kanalizacji sanitarnej,
- wody deszczowe: pochodzące z odwodnienia dróg wewnętrznych, parkingów i elementów infrastruktury lotniskowej, 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 zakresom 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. Miał to swoje odzwierciedlenie w zakresie budowy poszczególnych obiektów lotniskowych. Elementem analizy wariantowej było także analizowanie lokalizacji poszczególnych projektowanych obiektów