



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.420.8.2026.AKĆ.9
/e-doręczenie/

Gdańsk, dnia 2026-04-28 r.

DECYZJA

Na podstawie:

- art. 75 ust. 1 lit. e w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2024 r., poz. 1112 ze zm.), dalej ustawa o oś,
- § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 30, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 81 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691),

po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Portu Lotniczego Gdańsk Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością reprezentowanego przez pełnomocnika, Pana Jarosława Trzoskę, z dnia 10.02.2026 r. (wpływ do urzędu 10.02.2026 r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, wraz z uzupełnieniem z dnia 26.02.2026 r., działając w oparciu o:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia opracowaną przez mgr inż. Dobrosławę Smoleńską i dr inż. Witolda Smoleńskiego, luty 2026 r., zwana dalej „KIP”;
- opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, znak: G.RZŚ.4130.2.23.2026.MBC.1 z dnia 27.03.2026 r. (wpływ 27.03.2026 r.);
- opinię Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego, znak: ZNS.491.1.9.2026 z dnia 25.03.2026 r. (wpływ 26.03.2026 r.).

orzekam

- 1. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa płyty postojowej PPS4 z wydzieleniem stanowisk do odladzania samolotów oraz drogi kołowania w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy.”**
- 2. Określić dla przedmiotowego przedsięwzięcia istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**
 - a. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni PPS4 oraz z placu postoju sprzętu technicznego odprowadzać poprzez system podczyszczający do zbiornika retencyjnego, a następnie do istniejącej kanalizacji deszczowej.
 - b. Ścieki przemysłowe z projektowanej drogi kołowania A8 oraz z płyty do odladzania samolotów odprowadzać do zbiorników retencyjnych, a następnie do miejskiej kanalizacji

sanitarnej.

- c. Teren przedsięwzięcia wyposażyć w sorbenty, maty lub biopreparaty neutralizujące rozlewy przypadkowych wycieków substancji ropopochodnych.
- d. W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów a w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot.
- e. Prace związane z emisją hałasu prowadzić w porze dziennej (6:00-22:00).
- f. Prace szczególnie hałaśliwe przy wykorzystaniu maszyn o mocy akustycznej powyżej 90dB, w godzinach 6.00 – 18.00.
- g. Wykonać zbiorniki do biodegradacji wód spływających z obszarów wymagających odmrażania w okresie zimowym.

3. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 10.02.2026 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestora – Portu Lotniczego Gdańsk Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością reprezentowanego poprzez pełnomocnika Pana Jarosława Trzoskę, z dnia 10.02.2026 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw. Ww. wniosek wraz z uzupełnieniem, zawierał:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej;
- 2) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 4) wypisy z rejestru gruntów, pozwalające na ustalenie stron postępowania, zawierających co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie – zgodnie z 74 ust. 1 pkt. 6 ustawy ooś;
- 5) wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru inwestycji na działkach lądowych;
- 6) dowód uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji (205 zł);
- 7) dowód uiszczenia opłaty skarbowej za pełnomocnictwo (17 zł).

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem kwalifikowane jest na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), zgodnie z:

- **§ 3 ust. 2 pkt 1** jako „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1;” w związku z **§ 2 ust 1 pkt 30**: „lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m;”.
- **§ 3 ust. 2 pkt 2** jako „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1;” w związku z **§ 3 ust 1 pkt 81**: „sieci kanalizacyjne o całkowitej

długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem: a) przebudowy tych sieci metodą bezwykopową, b) sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym, c) przyłączy do budynków;"

Zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko" jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedsięwzięcie będące przedmiotem wniosku jest inwestycją realizowaną w zakresie lotniska użytku publicznego. W związku z powyższym, stosownie do brzmienia art. 75 ust. 1 lit. e ustawy ooś, organem właściwym do rozpoznania przedmiotowej sprawy, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

O złożeniu wniosku i wszczęciu inwestor zostały powiadomiony pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.8.2026.AKĆ.2 z dnia 05.03.2026 r. o czym poinformowano strony postępowania zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.8.2026.AKĆ.4 z dnia 05.03.2026 r. które zamieszczono na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku [<https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk>] oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych System Informacji o Środowisku (<https://system.sios.pl/index/charakt>) pod numerem 202/2026, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy ooś.

Zgodnie z art. 6 ustawy ooś wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym. W niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez RDOŚ.

W okolicznościach niniejszej sprawy organami właściwymi w sprawie opiniowania są: Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny oraz Regionalny Dyrektor Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy ooś realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 tej ustawy.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 i ust. 1a ustawy ooś, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. 63 ust.1;
- po zasięgnięciu opinii: 1) organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-29 oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b; 2) organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.8.2026.AKĆ.3 z dnia 05.03.2026 r. tutejszy Organ, działając na podstawie art. 64 w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2, oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni oraz do Dyrektora Zarządu Zlewni w Gdańsku z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Dyrektor Zarządu Zlewni w Gdańsku pismem znak GG.ZZŚ.4130.98.1.2026.KK przekazał wg. kompetencji Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku wniosek w sprawie wydania opinii w przedmiotowej sprawie.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem znak: G.RZŚ.4130.2.23.2026.MBC.1 z dnia 27.03.2026 r. (wpływ 27.03.2026 r.) nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Jednocześnie w ww. piśmie organ opiniujący zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 4 i ust. 3a ustawy ooś wskazał warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni PPS-4 oraz z placu postoju sprzętu technicznego odprowadzać poprzez system podczyszczający do zbiornika retencyjnego, a następnie do istniejącej kanalizacji deszczowej.
2. Ścieki przemysłowe z projektowanej drogi kołowania A8 oraz z płyty do odladania samolotów odprowadzać do zbiorników retencyjnych, a następnie do miejskiej kanalizacji sanitarnej.
3. Teren przedsięwzięcia wyposażyć w sorbenty, maty lub biopreparaty neutralizujące rozlewy przypadkowych wycieków substancji ropopochodnych.
4. W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów a w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot.
5. Wykorzystywać nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt, w celu minimalizacji ryzyka zaistnienia awarii i potencjalnego przedostania się do środowiska jakichkolwiek zanieczyszczeń.

Tutejszy Organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji następujących warunków, z uwagi, iż zagadnienia w nim zawarte uregulowane zostały w następujących przepisach:

- pkt. 5 w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. Nr 47, poz. 401), dotyczącym wymagań w odniesieniu do maszyn i innych urządzeń technicznych stosowanych podczas prac budowlanych.

Pozostałe warunki zostały uwzględnione w przedmiotowej decyzji.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, pismem znak ZNS.491.1.9.2026 z dnia 25.03.2026 r. (wpływ 26.03.2026 r.) wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jak wskazał w ww. piśmie organ, autorzy Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia wykazują, że w trakcie realizacji inwestycji oddziaływanie na środowisko (hałas komunikacyjny i z maszyn budowlanych, zanieczyszczenia gazowe, w tym emisja spalin, odpady) będzie miało charakter przejściowy, nieorganizowany, okresowy i krótkotrwały, na etapie eksploatacji planowana inwestycja wpłynie znacząco na ograniczenie długości procesu kołowania samolotów na próg startowy, a tym samym przyczyni się do ograniczenia emisji spalin i hałasu powodowanego przez kołujące samoloty.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, działając na podstawie art. 10 Kpa, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.8.2026.AKĆ.6, z dnia 01.04.2026 r., oraz mając na uwadze zapisy art. 74 ust. 3 ustawy ooś – zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.8.2025.AKĆ.7 z dnia 01.04.2026 r., zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie oraz możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

Analizując, czy przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uwzględnił łącznie kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś:

- 1) rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
 - a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,
 - b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się

- realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
- c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
 - d) emisji i występowania innych uciążliwości,
 - e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,
 - f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,
 - g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;
- 2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:
- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,
 - b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,
 - c) obszary górskie lub leśne,
 - d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
 - e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
 - f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
 - g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
 - h) gęstość zaludnienia,
 - i) obszary przylegające do jezior,
 - j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,
 - k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;
- 3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:
- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
 - b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
 - c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
 - d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
 - e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
 - f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań

z planowanym przedsięwzięciem,
g) możliwości ograniczenia oddziaływania.

Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku ustalił co następuje.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie płyty postojowej PPS 4 z wydzieleniem stanowisk do odladzania samolotów i budową drogi kołowania w Porcie Lotniczym Gdańsk Sp. z o.o. oraz niezbędnej infrastruktury towarzyszącej w postaci: sieci sanitarnych, elektrycznych, teletechnicznych, instalacji oświetlenia nawigacyjnego i oświetlenia masztowego.

Powierzchnia obszaru objętego inwestycją wynosić będzie 36,7 ha. Planowana inwestycja dotyczy rozbudowy w zachodniej części lotniska płyt postojowych i dróg kołowania, wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą: siecią sanitarną, elektryczną, teletechniczną oraz instalacją oświetlenia nawigacyjnego i masztowego. Celem inwestycji jest zwiększenie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych w okresie zimowym oraz możliwości zbazowania samolotów na noc w okresie całorocznym.

W ramach przedsięwzięcia planuje się wykonanie następujących elementów:

- płyty postojowej samolotów PPS4 jako przedłużenie północnej, przedpirowskiej części płyty postojowej PPS3 oraz jako przedłużenie południowej części płyty postojowej PPS3, obejmującej również obszar postoju oraz odladzania samolotów,
- drogi kołowania DK-M wzdłuż płyt postojowych na przedłużeniu drogi DK-M3, drogi kołowania DK-A8, na przedłużeniu drogi DK-A7 oraz jako łącznika z progiem 11,
- drogi startowej,
- drogi kołowania DK-P; jako łącznika pomiędzy równoległymi drogami kołowania DK-M i DK-A7/A8,
- układu dróg serwisowych i obszarów dla Agentów Obsługi Naziemnej (AON),
- budowę kanalizacji deszczowej obsługującej nowoprojektowane obiekty,
- budowę sieci kanalizacji technologicznej wraz z przepompownią ścieków,
- budowę zbiorników na środki z odladzania samolotów,
- budowę zbiornika retencyjnego dla potrzeb retencji wody deszczowej odprowadzanej z płyty postojowej PPS4 i drogi kołowania DK-A8,
- budowę systemów elektroenergetycznych i świetlnych, w tym: oznakowanie pionowe podświetlane, oświetlenie krawędziowe i osiowe oraz światła prowadzenia na stanowiska postojowe, poprzeczki zatrzymania, poprzeczki miejsc pośredniego oczekiwania, oświetlenie WIG-WAG, kanalizacja kablowa pierwotna i wtórna,
- budowę i przebudowę kanalizacji kablowej elektroenergetycznej,
- budowę i przebudowę kanalizacji kablowej teletechnicznej,
- budowę oświetlenia projektorowego (maszty) PPS-4 oraz płyty dla postoju sprzętu obsługi naziemnej,
- rozbudowę systemu elektroenergetycznego lotniska,
- rozbudowę systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym.

Rodzaje planowanych zamierzeń budowlanych to: roboty ziemne do głębokości 7 m ppt, układanie przewodów rurowych o średnicy do 1400 mm, wykonanie studzienek rewizyjnych, sterowni, kontrolnych, pompowni, budowa zbiorników podziemnych w technologii rurowej o średnicy do 3000 mm, budowa nawierzchni betonowych i asfaltowych wraz z towarzyszącym podkładem, układanie przewodów elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych, instalowanie oświetlenia

naziemnego i masztowego. Dla odwodnienia warstw konstrukcyjnych drogowych, przy nowoprojektowanych nawierzchniach utwardzonych przewidziano drenaż z odprowadzeniem do studni drenarskiej i dalej do kanalizacji deszczowej. Przewiduje się dren w obsypce żwirowej, zabezpieczony geowłókniną. W trakcie prac montażowych w wykopach przewiduje się zastosowanie odwodnienia w celu uniknięcia zatapiania dna rowu uniemożliwiającego prawidłowe wykonanie i łączenie budowanej traktacji sieci podziemnej.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanej powierzchni płyty PPS-4 oraz z placu postoju sprzętu technicznego zbierane będą poprzez kolektory deszczowe (północny i południowy) a następnie po podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych odprowadzane będą do zbiornika retencyjnego ZR1. Przewidziano przy tym odprowadzenie poprzez kolektor północny wód roztopowych z liniowego zagłębienia terenu zlokalizowanego przy północnej krawędzi PPS-4 zaś poprzez kolektor południowy wód z płyty do odladzania samolotów również do zbiornika retencyjnego ZR1 – ale tylko w okresie wolnym od stosowania odladzania samolotów. Zbiornik retencyjny zaprojektowano jako trójkomorowy rurowy i będzie miał pojemność około 2800 m³. Zbiornik zostanie wyposażony w: regulatory odpływu, włazy rewizyjne, drabinki lub stopnie żłazowe. Wody opadowe lub roztopowe z projektowanej DK-A8 oraz z płyty do odladzania samolotów przy użyciu glikoli odprowadzone zostaną poprzez wpusty punktowe, odwodnienie liniowe i sieć projektowanych kolektorów do projektowanego trzyczęściowego zbiornika retencyjnego ZG1 o łącznej pojemności 570 m³ i dalej do kanalizacji sanitarnej. Wody opadowe i roztopowe z tego terenu będą ściekami przemysłowymi, które zostaną odprowadzone do wspólnego projektowanego kolektora zbiorczego dla PPS-4 (część południowa) i DK-A8. Studzienki odpływowe zabudowane na kanale liniowym będą zaopatrzone w dwa przewody odpływowe (połączone odpowiednio z kolektorem deszczowym oraz z kolektorem odprowadzającym ścieki do ww. zbiornika). Przewody odpływowe będą zaopatrzone w zasuwki zamykane i otwierane w zależności od pory roku.

Ścieki pochodzące ze stanowiska odladzania samolotów zlokalizowanego na projektowanym PPS-4 odprowadzone zostaną poprzez odwodnienie liniowe i sieć przewodów kanalizacyjnych do podziemnych zbiorników retencyjnych ZG1.1, ZG1.2 ZG1.3 o pojemności 190 m³ każdy, usytuowanych przy zachodniej granicy Lotniska. Następnie ścieki te zostaną odprowadzone poprzez przepompownię i przewód tłoczny do istniejącego systemu kanalizacji sanitarnej.

Inwestycja realizowana będzie w Gdańsku, na terenie działek: 1, 2/1, 2/5, 3, 4/3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11/3, 12/2, 12/3, 12/5, 12/9, 15, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 obręb Bysewo. Przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach będących własnością lub w użytkowaniu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o. o. z siedzibą przy ul. Słowackiego 200, 80- 298 Gdańsk. Łączna powierzchnia obszaru objętego inwestycją wynosi 36,7 ha. Teren Portu Lotniczego Gdańsk objęty jest częściowo postanowieniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lotniska - części północnej w Klukowie – Rębichowie w mieście Gdańsku, uchwalonego dnia 11 grudnia 2003 r. uchwałą Rady Miasta Gdańska Nr XVII/517/2003.

Analiza wariantowa obejmowała:

Wariant 1 – (przewidziany do realizacji) – budowa płyty postojowej PPS-4 dla samolotów ze stacją ich odladzania w okresie zimowym i drogi kołowania DK-A8. Dostawa mediów zapewniona będzie przez istniejące sieci i przyłącza do sieci miejskich. Spływające do kanalizacji deszczowej wody opadowe lub roztopowe skierowane zostaną do istniejącej kanalizacji deszczowej lotniska odprowadzającej wody opadowe z istniejącego zainwestowania do rowu melioracyjnego D z odpływem do rzeki Strzelenki.

Wariant 2 – zakres i usytuowanie planowanych do budowy obiektów nie ulegnie zmianie, gdyż ich lokalizacja zdeterminowana jest istniejącą zabudową i planowanym uzyskaniem rozszerzenia logistycznej funkcji Lotniska. Istnieje alternatywna możliwość odprowadzania wód opadowych lub roztopowych bezpośrednio do środowiska z wykonaniem osobnej kanalizacji deszczowej. Uwzględniając jednak, że istniejąca kanalizacja deszczowa Portu Lotniczego posiada wymaganą przepustowość i umożliwia przyjęcie dodatkowej ilości wód opadowych lub roztopowych, rozwiązanie to nie uzyskuje uzasadnienia ze względów środowiskowych i ekonomicznych. Szczególnie, że wody opadowe lub roztopowe z nowoprojektowanej DK-A8 odprowadzone zostaną poprzez wpusty punktowe zlokalizowane w kanale otwartym, odwodnienie liniowe i sieć nowoprojektowanych kolektorów do projektowanego zbiornika retencyjnego o pojemności

V=2800 m³. Ponadto, wody deszczowe z terenu przedsięwzięcia odprowadzone zostałyby również do systemu rowów melioracyjnych, z odpływem do rzeki Strzelenki.

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne oraz na cele środowiskowe zawarte w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód. Znajduje się natomiast na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 111 Subniecka Gdańska. Niemniej jednak ze względu na głębokie zaleganie warstwy wodonośnej i dobrą izolację od powierzchni terenu zbiornik nie posiada obszaru ochronnego. Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (*tekst jedn. Dz. U. z 2025, poz. 960 ze zm.*).

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (*Dz. U. z 2023, poz. 300*), stwierdzono iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

- powierzchniowych: RW200010486849 – Strzelenka. Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Stan ogólny JCWP określono jako zły (słaby stan ekologiczny, stan chemiczny – brak danych). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [MMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny dobry stan chemiczny. W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (*tekst jedn. Dz. U. z 2023, poz. 1336 ze zm.*), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru, planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną prawną.
- podziemnych: kod PLGW200013 – JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem osiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego. W związku z powyższym uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. (*Dz. U. z 2023, poz. 300*).

Oddziaływanie na klimat

Realizacja przedsięwzięcia skutkować będzie niewielkimi miejscowymi zmianami warunków klimatu lokalnego. Brak jest w projekcie naziemnych obiektów kubaturowych, więc nie nastąpi modyfikacji warunków solarnych terenu. Zmiana dopływu promieni słonecznych będzie dotyczyła głównie działki objętej przedsięwzięciem, budowa powierzchni utwardzonej zmieni warunki termiczne tego miejsca. Szczególnie będzie to widoczne zimą, gdy powierzchnie przekształcone szybciej będą się nagrzewać pod wpływem pochłaniania promieni słonecznych, a tym samym pokrywa śnieżna na nich będzie krócej się utrzymywać niż na okolicznych terenach rolnych. Wprowadzenie zabudowy obniży miejscową wilgotność powietrza tego miejsca. Częściowa likwidacja powierzchni biologicznie czynnej i zamiana jej na powierzchnię utwardzoną spowoduje szybsze parowanie z takiej powierzchni, zmniejszy infiltrację wód opadów do gruntu. Zabudowa nie zmieni istotnie miejscowych warunków wietrznych, w tym kierunku oraz prędkości mas powietrza. Działka objęta zamierzeniem nie posiada żadnego drzewostanu, tak że realizacja inwestycji nie spowoduje istotnego obniżenia możliwości zagospodarowania dwutlenku węgla przez szatę roślinną w regionie pomorskim. Obszar zamierzenia cechuje się odpornością na zmiany klimatu. Nie jest zagrożony zjawiskiem powodzi. Wdrożone zostaną przez inwestora działania mitygujące oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat oraz adaptacyjne do zmian klimatu. Choć

starty i lądowania samolotów wiążą się z emisją gazów cieplarnianych to samo przedsięwzięcie, w trakcie eksploatacji, będzie tych źródłem gazów o skali lokalnej. Podsumowując, przedsięwzięcie ze względu na lokalizację i swoją skalę nie będzie miało istotnego znaczącego wpływu w skali regionalnej i lokalnej na zmiany klimatu ani też nie będzie znacząco dotknięte ich skutkami.

Oddziaływanie na warunki aerosanitarne

Emisja spalin w okresie budowy związana będzie z dojazdem samochodów dowożących materiały budowlane i wywożących odpady. Pracujące na terenie budowy maszyny budowlane emitować będą zanieczyszczenia do powietrza w czasie wykonywanych operacji. Podstawową substancją zanieczyszczającą powietrze, poza dwutlenkiem węgla, jest dwutlenek azotu (do 10% objętości spalin); szczególnie toksycznymi są natomiast tlenek węgla (4%) oraz węglowodory (około 0,5 %). Emisja do powietrza jest niezorganizowana i w związku z tym jest trudna do oszacowania. Emisja spalin będzie efektem zużycia paliwa ocenianego na ok. 25 Mg. Emisja pyłu występować będzie lokalnie. Ilość wytworzonych odpadów ocenia się na ok. do 10% w stosunku do ilości wykorzystanych materiałów budowlanych. Emisja powodowana operacjami związanymi z realizacją budowy jest nie do uniknięcia i ustanie z chwilą zakończenia budowy. Emisje do powietrza, związane z eksploatacją nowej drogi kołowania, placów postojowych wynikają z pracy silników samolotów podczas kołowania oraz ruchu pojazdów obsługi. Podczas kołowania, w czasie pracy silników samolotów, w spalinach do powietrza wprowadzane są następujące substancje:

- dwutlenek azotu,
- dwutlenek siarki,
- tlenek węgla,
- węglowodory,
- pył.

Emisja z operacji kołowania jest więc znacząco niższa w stosunku do emisji z operacji wznoszenia, także startu i lądowania, samolotu. Nie odgrywa istotnej roli w całkowitej emisji substancji z portu lotniczego. Nowa droga kołowania umożliwi bezpośredni start z zachodniego końca drogi startowej, unikając kołowanie drogą DK-H na próg 11 (na zachód) oraz zawrotki na końcu drogi startowej. Poprzez skrócenie drogi kołowania nastąpi ograniczenie emisji spalin z kołujących samolotów.

Oddziaływanie hałasu i drgań na środowisko

Emisji zanieczyszczeń do powietrza towarzyszyć będzie emisja hałasu powodowanego przez pracę sprzętu budowlanego oraz transport samochodowy.

Roboty budowane prowadzone będą wyłącznie w porze dnia. Przyczyną hałasu w trakcie budowy będą:

- prace przygotowawcze: niwelacja terenu, wykopy pod sieci; praca spychacza i koparki powodować będzie okresowy hałas o poziomie 87 - 90 dB,
- prace w trakcie budowy: podnośnik, wibrator, piła do drewna – ok. 85 dB,
- dowóz i rozładunek materiałów budowlanych, hałas krótkotrwały, okresowy 87 dB,
- prace montażowe: wiertarki, piły – 85 - 90 dB.

Uciążliwość akustyczna ograniczy się do czasu budowy i jest przy tego typu pracach nie do uniknięcia. Jej przestrzenny zasięg określić można na około 50 m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego, który jednocześnie będzie ulegał przemieszczaniu. Oddziaływania te, zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu, a emitowany hałas do środowiska będzie częściowo ekranowany przez budynki istniejące w sąsiedztwie inwestycji. Sprzęt budowlany będzie spełniał wymogi, określone w Dyrektywie 2000/14/EC oraz Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U. Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.). Oddziaływania powstałe podczas realizacji planowanego

przedsięwzięcia będą w większości krótkotrwałe i odwracalne; uciążliwości ustąpią wraz z zakończeniem prac budowlanych. Zasięg oddziaływań będzie lokalny, ograniczony do terenu inwestycji. Ponieważ najbliższe tereny mieszkaniowe leżą w odległości ponad 400 m od terenu planowanej inwestycji, hałas powodowany przez maszyny budowlane nie będzie do nich docierał, nie będzie zauważalny w tle poziomu dźwięku emitowanego przez ruch samolotowy. Emisja dźwięku z samolotów poruszających się po projektowanej drodze kołowania będzie znacząco niższa od hałasu powodowanego startem, przelotami i lądowaniami statków powietrznych i pozostawać będzie niejako „w tle” emisji od lądujących i startujących samolotów. Analogicznie ruch pojazdów technicznych. Najbliższe tereny akustycznie chronione, tj. tereny zabudowy mieszkaniowej z usługami znajdują się w odległości ok. 400 m na południe od lotniska.

Oddziaływanie związane z wytwarzaniem odpadów

Etap realizacji

Przewidywana uciążliwość dla środowiska w fazie budowy wiąże się głównie z powstawaniem odpadów. Odpady te należą do grupy 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz drogowych:

- 17 01 01 odpady betonu i gruz betonowy,
- 17 02 01 drewno,
- 17 02 03 tworzywa sztuczne,
- 17 02 05 żelazo i stal,
- 17 05 04 gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03.

Odpady jakie mogą być wytwarzane w fazie realizacji inwestycji:

- 15 Odpady opakowań, sorbentów, tkanin, materiałów filtracyjnych i ochronnych, nie ujęte w innych grupach
- 15 01 Odpady opakowaniowe
- 15 01 01 Papier i tektura
- 15 01 02 Tworzywa sztuczne
- 15 01 03 Drewno
- 17 Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)
- 17 01 Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty, ceramika)
- 17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów
- 17 01 02 Gruz ceglany
- 17 01 03 Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia
- 17 01 07 Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06
- 17 03 Odpady asfaltów, smół i produktów smołowych
- 17 03 01* Asfalt zawierający smołę
- 17 05 Gleba i ziemia (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych oraz urobek z pogłębiania)
- 17 05 04 Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03
- 17 09 Inne odpady z budowy, remontów i demontażu

- 17 09 04 Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu
- 17 04 Odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali
- 17 04 11 Kable inne niż wymienione w 17 04 10

Powstające w czasie budowy odpady będą zbierane selektywnie do oznaczonych kontenerów, gromadzone czasowo w wyznaczonym miejscu na placu budowy, a następnie przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania wyspecjalizowanym firmom.

Etap eksploatacji

Eksploatacja projektowanego stanowiska odladzania i drogi kołowania nie będzie źródłem znaczących ilości odpadów. Wytwarzane będą okresowo odpady związane z utrzymaniem i remontami tych instalacji oraz opakowania po środkach do odmrażania:

- odpady z podgrupy 15 01 - odpady opakowaniowe,
- odpady z podgrupy 16 02 - odpady urządzeń elektrycznych i elektronicznych,
- odpady z podgrupy 17 09 - inne odpady z budowy, remontów i demontażu.

Eksploatacja kanalizacji deszczowej oraz urządzeń do podczyszczania ścieków będzie źródłem odpadów z grupy 13 i 19. Są to odpady w postaci zawiesin typu mineralnego i organicznego oraz zaolejonych szlamów:

- szlamy z odwadniania olejów w separatorach – kod 13 05 02,
- zawartość piaskowników – kod 19 08 14.

Odpady zaolejone zaliczone są do niebezpiecznych. Występujące odpady nie są wielkogabarytowe i dlatego mogą być magazynowane w odpowiednich dla ich typu pojemnikach, gwarantujących brak możliwości powstania wycieków lub transmisji do powietrza. Ich zagospodarowanie lub utylizacja nastąpi zgodnie z zasadą bliskości oraz hierarchią postępowania z odpadami, określonymi w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (*Dz. U. z 2013 r. poz. 21 z późn. zm.*).

Oddziaływanie na krajobraz

Zakres przewidywanych prac nie będzie miał istotnego znaczenia dla zachowania procesów przyrodniczych i istniejących walorów krajobrazowych w rejonie realizacji inwestycji. Tereny te są całkowicie przekształcone.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze

Oddziaływanie na obszary Natura 2000

Najbliżej położone Obszary Natura 2000 to:

- w odległości ok. 6,1 km na północny – wschód Obszar Natura 2000 Bunkier w Oliwie PLH220055,
- w odległości ok. 9,6 km na północny – wschód Obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005.

W opinii tutejszego Organu planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na usytuowanie przedsięwzięcia oraz jego charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoje. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości. Inwestycja nie będzie wpływała na realizację tymczasowych celów ochrony oraz celów działań ochronnych. Dlatego też nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody

Najbliżej położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz.13 ze zm.) znajdują się w odległości:

- ok. 2 km na północny – wschód Trójmiejski Park Krajobrazowy,
- ok. 2,7 km na wschód Użytek Ekologiczny „Źródlika Potoku Oliwskiego”,
- ok. 4 km na południe Otomiński Obszar Chronionego Krajobrazu,
- ok. 4 km na północ Rezerwat Przyrody „Źródlika w Dolinie Ewy”,
- ok. 4,1 km na wschód Rezerwat Przyrody „Dolina Strzyży”,
- ok. 4,4 km na północ Użytek Ekologiczny „Salwinia w Owczarni”,
- ok. 4,5 km na północ Użytek Ekologiczny „Dolina Czystej Wody”,
- ok. 4,7 km na wschód Rezerwat Przyrody „Wąwóz Huzarów”,
- ok. 4,8 km na południe Użytek Ekologiczny „Łozy w Kiełpinie”,
- ok. 4,8 km na południe Użytek Ekologiczny „Torfowisko Smęgorzyńskie”,
- ok. 5 km na południe Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni,

Z uwagi na położenie poza granicami obszarów objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji stwierdzono, że przedsięwzięcie nie narusza przepisów w tym zakresie.

Oddziaływanie na korytarze ekologiczne

Przedmiotowe działki zlokalizowane są poza obszarami korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Najbliższy korytarz ekologiczny położony jest w odległości ok. 11 km na południe od granic inwestycji – korytarz Lasy Powiśla KPn – 16A. Ze względu na charakter i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja zamierzenia mogła wpłynąć na przerwanie ciągłości lub zaburzenie drożności ww. korytarza ekologicznego.

Oddziaływanie na florę

Teren Lotniska to powierzchnie utwardzone nawierzchnią betonową lub teren trawiasty. Jakkolwiek występowanie roślinności wyższej jest na terenie Lotniska niedopuszczalne ze względów bezpieczeństwa i podlega ustawicznej kontroli. Teren trawiasty jest poddawany regularnym zabiegom pielęgnacyjnym i koszeniu. W razie pojawienia się innej roślinności niż trawiasta, podlega ona natychmiastowemu usunięciu. Drogi kołowania dla samolotów, pas startowy i drogi serwisowe stanowią znaczną część powierzchni Lotniska. Planowane przedsięwzięcie obejmuje obszary biologicznie czynne. Inwestycja spowoduje naruszenie części terenu zielonego, który po części przekształcony zostanie w teren utwardzony a pozostała część po zakończeniu robót odzyska stan pierwotny gruntu trawiastego. Pozostała zieleń niska na działkach pozostanie bez zmian. W zasięgu planowanego przedsięwzięcia, w granicach ogrodzenia lotniska, nie stwierdzono gatunków chronionych i tych o podwyższonych walorach przyrodniczych.

Oddziaływanie na faunę

Ze względu na ścisłe ogrodzenie terenu wstęp zwierząt na tereny lotniska jest bardzo utrudniony, a nawet prawie niemożliwy. W szczególności należy mieć na względzie to, że pojawianie się jakichkolwiek form fauny naruszałoby bezpieczeństwo prowadzonej działalności Lotniska, ponieważ małe elementy fauny, w tym w szczególności płazy mogłyby przyciągać polujące ptaki, a te są bardzo niepożądane w pobliżu startujących i lądujących samolotów. W tej sytuacji nie zachodzi ograniczenie środowiska przyrodniczego dla jakiegokolwiek formy fauny na terenie planowanej inwestycji.

Oddziaływanie skumulowane

W obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie są obecnie realizowane żadne inne przedsięwzięcia. W przeszłości zrealizowano już cały program rozbudowy Portu Lotniczego im.

Lecha Wałęsy w Gdańsku dla obsługi 5 milionów pasażerów rocznie, łącznie z terminalem T2. Ponadto zrealizowana została stacja kolei metropolitalnej oraz rozbudowa parkingów w strefie ogólnodostępnej.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Projektowana inwestycja nie stwarza zagrożenia wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy. Poważna awaria zgodnie z definicją zawartą w ustawie z dnia 21 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 672. z późn. zm.) to „zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem”. Planowane przedsięwzięcie nie spełnia kryteriów, co do obecności na jej terenie substancji w ilościach wynikających z rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138), nie jest więc zaliczona do przedsięwzięć o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii lub o dużym ryzyku jej wystąpienia zgodnie z art. 248 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska. Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2026 r. poz. 524) jako katastrofę budowlaną należy traktować niezamierzone, gwałtowne zniszczenie obiektu budowlanego lub jego części, a także konstrukcyjnych elementów rusztowań, elementów urządzeń formujących, ścianek szczelnych i obudowy wykopu. Planowana inwestycja realizowana będzie w oparciu o projekt budowlany, zatwierdzony decyzją administracyjną oraz decyzją pozwolenie na budowę. Prace wykonywane będą przez wyspecjalizowaną firmę, zgodnie ze sztuką budowlaną i pod nadzorem kierownika budowy.

Po zakończeniu inwestycji przeprowadzone zostaną niezbędne odbiory oraz uzyskane zostanie pozwolenie na użytkowanie. W trakcie eksploatacji obiektów będą prowadzone regularne kontrole ich stanu technicznego, dzięki czemu będą utrzymywane w należyтым stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do pogorszenia ich właściwości użytkowych. Biorąc pod uwagę planowaną infrastrukturę ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej jest znikome. W celu wyeliminowania potencjalnych zagrożeń obiekty przewidziane do realizacji wykonane będą z dobrych jakościowo materiałów, z należytą starannością. W myśl przepisów ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej (tj. z 2014r. poz. 333 z późn. zm.) przez katastrofę naturalną określa się zdarzenie związane z działaniem sił natury, w szczególności wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary, susze, powodzie, zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych albo też działanie innego żywiołu. Przedsięwzięcie nie jest wrażliwe na zmiany temperatur w tym susze oraz zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, a także masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych. Na terenie przeznaczonym pod inwestycję nie wstępują obszary naturalnych zagrożeń geologicznych (osuwiska i tereny zagrożone ruchami masowymi). W związku z powyższym ryzyko związane z wystąpieniem katastrofy naturalnej jest niskie. Ryzyko katastrofy związane jest z możliwością wystąpienia ekstremalnych zdarzeń pogodowych powodowanych przez zmiany klimatu.

Po analizie dokumentacji niniejszej sprawy oraz po uzyskaniu opinii organów współdziałających, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Realizacja inwestycji na podstawie niniejszej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie zwalnia inwestora z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2025 r., poz. 418 ze zm.),

- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień,
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.). Obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Za wydanie niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł, zgodnie z ustawą o opłacie skarbowej z dnia 16 listopada 2006 r. (Dz.U. z 2025 poz. 1154 ze zm.).

Zgodnie z art. 84 ustawy ooś w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Tut. Organ nie znajduje więc przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Pouczenie

Zgodnie z art. 127 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, przysługuje stronie prawo odwołania od niniejszej decyzji do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Niniejsza decyzja nie zastępuje zezwolenia w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz.13 ze zm.).

Zgodnie z art.15 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (t.j.Dz. U. z 2023 r. poz. 1589 ze zm.) obecność inwazyjnych gatunków obcych, dalej IGO, podlega zgłoszeniu wójtowi, burmistrzowi albo prezydentowi miasta, właściwemu ze względu na miejsce stwierdzenia obecności tego IGO w środowisku

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku
Anna Tchórzewska
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Inwestor poprzez pełnomocnika Pana Jarosława Trzoskę, e - Doręczenie
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie
3. Aa, Agnieszka Kubić, tel. 586-836-812

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny, e - Doręczenie
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, e - Doręczenie



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik Nr 1
do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.8.2026.AKĆ.9

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie infrastruktury lotniskowej na terenie Portu Lotniczego w Gdańsku im. Lecha Wałęsy, zlokalizowanej w zachodniej części lotniska. Inwestycja ma charakter modernizacyjno-uzupełniający i wpisuje się w istniejące oraz wcześniej planowane kierunki rozwoju portu lotniczego.

Głównym celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa oraz jakości obsługi operacji lotniczych, w szczególności w okresie zimowym, a także zwiększenie możliwości postoju statków powietrznych w porze nocnej przez cały rok. Przedsięwzięcie nie wiąże się ze zwiększeniem przepustowości operacyjnej lotniska. Zakres inwestycji obejmuje budowę i rozbudowę płyt postojowych samolotów (PPS-4) jako przedłużenia istniejącej płyty PPS-3 – zarówno w części północnej, jak i południowej, przy czym część południowa uwzględnia również stanowiska postoju oraz odladzania statków powietrznych.

Ponadto planowana jest budowa oraz rozbudowa układu dróg kołowania, w tym drogi DK-M (jako przedłużenie DK-M3), DK-A8 (stanowiącej przedłużenie DK-A7 i połączenie z progiem drogi startowej 11) oraz drogi DK-P, pełniącej funkcję łącznika pomiędzy równoległymi drogami kołowania. Uzupełnieniem układu komunikacyjnego będzie system dróg serwisowych oraz obszary przeznaczone dla obsługi naziemnej.

Integralną częścią przedsięwzięcia jest budowa infrastruktury towarzyszącej, obejmującej sieci sanitarne, elektroenergetyczne i teletechniczne.

W ramach inwestycji powstanie kanalizacja deszczowa odprowadzająca wody opadowe i roztopowe, kanalizacja technologiczna wraz z przepompownią ścieków, a także zbiorniki przeznaczone do gromadzenia środków wykorzystywanych do odladzania samolotów. Zaplanowano również budowę zbiornika retencyjnego służącego retencji wód opadowych z nowoprojektowanych nawierzchni. W zakresie infrastruktury energetycznej i oświetleniowej przewiduje się wykonanie systemów oświetlenia nawigacyjnego (krawędziowego, osiowego oraz systemów prowadzenia na stanowiska postojowe), oświetlenia projektorowego na masztach, oznakowania pionowego podświetlanego oraz instalacji elektroenergetycznych wraz z kanalizacją kablową pierwotną i wtórną.

Planowana jest także rozbudowa systemu elektroenergetycznego lotniska oraz systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym. Roboty budowlane obejmą m.in. wykonanie prac ziemnych do głębokości około 7 m poniżej poziomu terenu, układanie rurociągów o średnicach do 1400 mm, budowę studni rewizyjnych i kontrolnych, pompowni oraz zbiorników podziemnych o średnicy do 3000 mm.

Przewiduje się także wykonanie nawierzchni betonowych i asfaltowych wraz z podbudową oraz instalację sieci elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych. W wyniku

realizacji przedsięwzięcia nastąpi zmiana zagospodarowania terenu poprzez wprowadzenie nowych nawierzchni sztucznych (płyty postojowe, drogi kołowania, place dla sprzętu obsługi naziemnej) oraz infrastruktury technicznej. Dodatkowo planowane jest przeniesienie wskaźnika wiatru w rejon południowy drogi startowej, z zachowaniem dotychczasowej odległości od pasa startowego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku
Anna Tchórzewska
/podpisano elektronicznie/