

Protokół z rozprawy administracyjnej w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa nowej drogi startowej na lotnisku Kraków – Balice” z dnia 9 marca 2018 r.

Przed rozpoczęciem rozprawy pan Piotr Tarkowski złożył pełnomocnictwo do reprezentowania Gminy Zabierzów – będącej stroną postępowania.

O godzinie 11⁰⁰ P. Joanna Ślusarczyk powitała zebranych, przedstawiła przedstawicieli RDOŚ w Krakowie, Prezesów Portu Lotniczego (P. Radosław Włoszek – prezes Zarządu Międzynarodowego Portu Lotniczego oraz p. Mariusz Saługa – członek Zarządu) oraz przedstawicieli autorów raportu.

P. J. Ślusarczyk przedstawiła schemat spotkania obejmujący procedurę administracyjną, prezentację zakresu przedsięwzięcia przez przedstawicieli Inwestora oraz określając czas na zadawanie pytań, składania wniosków i uwag dla zebranych gości.

O postępowaniu strony były informowane i są na bieżąco przez obwieszczenie poprzez BIP i tablice ogłoszeń właściwych urzędów Miast i Gmin (Kraków, Zabierzów, Liszki). Na stronie internetowej RDOŚ zamieszczono także raport oos dla przedsięwzięcia.

Zebranych poinformowano o nagrywaniu całej rozprawy, prosząc o pojedyncze zgłaszanie pytań (uwag) oraz przestawienie się przed zabraniem głosu. Pytania/uwagi należało przedstawiać po otrzymaniu mikrofonu.

- 1) Po wstępie P. J. Ślusarczyk padł głos z Sali wnioskując o przeprowadzenie rozprawy w realnym tle hałasu (75 dB), p. J. Ślusarczyk odpowiedziała, że odrębnie możemy posłuchać oddziaływania akustycznego w terenie, a nie temu służy rozprawa.
- 2) Głos zabrał przedstawiciel Inwestora – Kierownik zespołu opracowującego Raport oos **P. Ireneusz Kołodziej – firma ARUP**. Zaprezentował zakres elementów środowiska, który był brany pod uwagę przy realizacji nowej drogi startowej, uwzględniając całą infrastrukturę towarzyszącą i zakres oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Przedstawione zostały analizowane warianty:

- Wariant północny – rekomendowany przez Inwestora do realizacji i wykazany jako najkorzystniejszy dla środowiska
- Jako alternatywa – wariant centralny.
- Na wstępnym etapie analizy wariantowej rozważano także wariant południowy, jednak ze względu na to, iż jest nieracjonalny został odrzucony z analizy.

Oba warianty mają tę samą długość i parametry. Przy wariacie centralnym Inwestor zająłby znacznie większy obszar wykraczający poza obszar Lotniska.

Realizacja inwestycji w trzech fazach: okres: 3 lata, w pierwszej kolejności pas startowy, następnie infrastruktura towarzysząca.

3) P. Tomasz Łukawski – kierownik zespołu autorów raportu

Podstawę do sporządzenia raportu stanowi art. 66 ustawy oos oraz zakres ujęty w Postanowieniu RDOŚ. Planowane przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć z I grupy. Przed przystąpieniem do opracowania raportu przeprowadzono szereg wizji terenowych, wykonano 13 miesięczną inwentaryzację przyrodniczą oraz przeprowadzono symulację komputerową hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza.

W zakresie analizy przyrodniczej wykazano, iż realizacja przedsięwzięcia nie ma istotnego wpływu na obszary cenne przyrodniczo – wariant centralny jest mniej korzystny ze względów przyrodniczych, gdyż wkracza w obszary cenne dla herpetologii i innych drobnych zwierząt.

Przeanalizowano materiały i dokumenty z bazy lotniska – operacje wykonywane na lotnisku oraz określono wielkość prognozowanego ruchu na 2035 r. sugerując się procentowym udziałem poszczególnych maszyn, które obecnie startują i lądują na pasie startowym (z uwzględnieniem kierunków lotu).

P. Tomasz Łukawski poproszony o wyjaśnienie doprecyzował znaczenie tabeli:

Pora dnia (6⁰⁰-18⁰⁰) i pora nocy (1 najmniej korzystna godzina w ciągu nocy). Wariant północny próg 07 i 25 – stopień z którego statki startują i lądują.

- W międzyczasie padł głos z sali, że prezentacja jest dublowaniem raportu i niepotrzebnie zajmuje czas zebraniem.

W 2035 r. prognozuje się starty i lądowania, do modelowania w programie przyjmuje się potencjalny rozkład ruchu z uwzględnieniem kierunków, ilości i rodzaju maszyn (samolotów). Zastosowana metodyka jest zgodna z przepisami prawa.

Wg Art. 135 dla inwestycji, dla której nie można dochować standardów ochrony środowiska Sejmik województwa podejmuje uchwałę w sprawie wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania. W raporcie pokazano strefę wewnętrzną dla izofony 50 dB w porze dnia oraz strefę zewnętrzną dla izofony 45 dB w porze nocy na podstawie obliczeń w programie komputerowym.

W strefie wewnętrznej A - wprowadzono zakaz budowy nowych obiektów mieszkaniowych (tam, gdzie MPZP tego nie dopuszcza). Jest to tylko propozycja, gdyż dopiero analiza porealizacyjna wskaże obszar strefy A i B. Ponadto w raporcie zaproponowano wszelkie działania w zakresie gospodarki wodno – ściekowej, odpadowej, omówiono etap realizacji z uwzględnieniem elementów przyrodniczych.

Na koniec prezentacji p I. Kołodziej przedstawił podsumowanie, zestawiając tabelarycznie oddziaływania z II rozważanych wariantów. Wskazując, że Wariant północny jest korzystniejszy środowiskowo.

Pytania z sali:

1. **P. Michał Stachura (Wiceprezes Stowarzyszenia Osiedle Sarni Stok)** w raporcie poświęcono ok. 90 % uwagi zwierzętom, ludziom w zasadzie w ogóle (pomijając przy tym żółwie błotne i rodzinę bobrów na terenie stawu na Sarnim Stoku w Rzasce). Czy możemy wrócić do tabeli przedstawiającej poziom hałasu – wewnątrz samochodu jadącego z prędkością 100 km/h poziom hałasu to 60-65 dB, dlatego więc w raporcie nie podano realnego poziomu hałasu samolotu, który startuje lub ląduje, a wskazano poziom hałasu uśredniony na poziomie 45 i 50 dB?

- **P. Ireneusz Kołodziej:** to nie my decydujemy o poziomie 45 i 50 dB, ta metodyka jest opisana w rozporządzeniu i ona narzuca metodę obliczeń, która przeniesiona jest do programu.

- **P. Michał Stachura:** Jaki jest poziom hałasu startującego na wysokości 200 m. w odległości 500 m od zabudowy?

- **P. Ireneusz Kołodziej:** nawet gdybym podał te dane, to nie jest to metodyka, którą uwzględnia się w raporcie

- **P. Michał Stachura:** inaczej: czy hałas startującego samolotu jest powyżej, czy poniżej 100 dB?

- **P. Ireneusz Kołodziej:** Pana pytanie nie dotyczy raportu i metodyki – nie udzielono bezpośredniej odpowiedzi na pytanie.

2. **P. Piotr Bystron (reprezentant mieszkańców Rząski i Balice):** Każda metodyka oparta jest na badaniach uwzględniających maksymalny i minimalny poziom hałasu. Wg tej metodyki uśrednia się dane. Wyliczając tą strefę musieliście zrobić badania i te dane są przed nami ukrywane.

- **P. Ireneusz Kołodziej:** W załączniku do prognozy ruchu przedstawiliśmy dane, nic nie utajniłszy, wartości mocy akustycznych i parametry techniczne samolotów są powszechnie dostępne.

- **P. Bogdan Połomski – naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko RDOŚ w Krakowie:** Ja pomogę: proszę podać moc maksymalną hałasu jakiegoś samolotu i podać jak się hałas rozprzestrzenia.
 - **P. Tomasz Łukawski:** Wartości maksymalne są regularnie monitorowane, a moc akustyczna jest zawarta w programie komputerowym i na tej podstawie prowadzone są obliczenia.
 - 3. **P. Miłosz Barda - Kukiz 15:** Moc startowa Boeinga 737800 to jest 140 dB – odpowiadając na państwa pytanie, jakie będzie natężenie dźwięku startującego samolotu - 140 dB to jest uszkodzenie słuchu.
 - 4. **P. Maciej Schabowski:** Zaznaczam, że idziemy w złym kierunku. Mamy dyskutować nad raportem: Str. 162 – w jednym zdaniu popełniono 3 błędy: „wdrożenie wariantu zapewnienia drogi startowej nie może uwzględniać długoterminowego zamknięcia ruchu, ze względu na brak możliwości obsługi ruchu dla całej małopolski” - dlaczego nie uwzględnicie możliwości zamknięcia lotniska? W raporcie z góry została wykreślona możliwość przeprowadzenia remontu. My pytamy dlaczego? A raport nigdzie do tego się nie odnosi, brakuje konkretów, a zagadnienie to jest potraktowane ogólnikami. Ja uważam, że remont powinien być uwzględniony w analizie Wariantu zero – a skoro Inwestor odrzucił wariant remontu, dlaczego nie ma na to odpowiedzi. Skoro wykluczamy remont, to wprowadźmy te dane, bo brak tych danych powoduje, że raport nadaje się do kosza. To nie jest pytanie do firmy ARUP, tylko do przedstawicieli lotniska.
 - **P. Prezes Radosław Włoszek:** to są decyzje spółki - remont nie jest przedmiotem postępowania.
 - Dlaczego w raporcie, nie ma żadnego rachunku ekonomicznego, skoro w raporcie oos wskazane jest, że remont + zamknięcie jest bardziej kosztowne niż budowa nowego pasa.
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** raport oos jest przygotowany zgodnie z prawem i nie uwzględnia się ekonomii.
 - **P. Maciej Schabowski:** przedstawiona w Raporcie oos strefa B planowana jest 3x większa od obecnej strefy, a strefa obecna w całości zawiera się w projektowanej strefie A. Dlaczego przy tak dużym wzroście strefy nie uwzględniono wariantu 0?
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** W raporcie nie analizuje się wariantu 0;
 - **M. Schabowski:** w Raporcie oos wskazano, że analiza wielokryterialna zawiera dane, które stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa. Czy analiza wielokryterialna stanowi element raportu?
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Analiza wielokryterialna stanowi podstawę do analiz wariantowych.
 - **P. Maciej Schabowski:** W raporcie powołujecie się na analizę wielokryterialną, a jednocześnie zastrzegacie, że została ona utajniona.
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** W raporcie przeanalizowane zostały warianty, remont został naświetlony, natomiast nie jest on ujęty w analizie wariantowej w raporcie.
 - **P. Maciej Schabowski:** W raporcie wymieniacie 2 sposoby przeciwdziałania hałasowi: 1. Wymiana okien i wyciszenie budynków, 2. Monitoring – przepraszam, w czym ma nam pomóc monitoring przy obciążeniu hałasem? Czy Państwo przewidujecie jakieś inne metody?
- Odchylenie pasa o ponad 4° ma istotne przełożenie na oddziaływanie, a ja budując dom uwzględniłem ustalenia MPZP.

Ostatnia uwaga: nie użyliście opracowania ekofizjograficznego dla MPZP Zabierzowa, który pokazuje obszary korytarzy ekologicznych i tereny cenne przyrodnicze, które nie zostały uwzględnione w raporcie.

5. P. Aleksandra Błaszczyńska – Radca Prawny z Kancelarii Chałas i Wspólnicy:

Oświadczenie w zakresie wartości raportu:

Trzeba dobitnie powiedzieć, że raport jest bezwartościowy i nie może być brany pod uwagę do wydania decyzji pozytywnej.

• Muszą być przedstawione 3 warianty:

- 1) Proponowany przez Inwestora
- 2) Racjonalny, alternatywny
- 3) Racjonalny najkorzystniejszy dla środowiska.

Opracowanie firmy ARUP dopuszcza 2 warianty. Orzecznictwo dopuszcza analizę 2 wariantów, jeśli wariant inwestora jest najkorzystniejszy też dla środowiska. Firma ARUB oczywiście skorzystała z tej możliwości, niestety w sposób nieuprawniony. Racjonalność jako kategoria prawna, podlega wykładni. element racjonalności jest związany z możliwością realizacji przedsięwzięcia, ale jest też rachunek ekonomiczny. Dlaczego jest on źle przeprowadzony:

Decyzja spółki o budowie nowego pasa startowego nie może zastąpić analizy wariantowej na etapie decyzji środowiskowej.

Założeniem jest budowa drogi startowej o długości 2800 m i trzeba przeanalizować całe uniwersum wariantów, w tym także remont. A analiza wariantowa jest przeprowadzona źle – dlaczego?

Racjonalność jest pojęciem prawnym, ma być obiektywna, a nie skrajnie subiektywna tak jak informacja o tym, że lotnisko może być zamknięte jedynie okazjonalnie w weekendy – i odrzuciliście państwo na tej podstawie warianty alternatywne, które powinny być brane pod uwagę – to znaczy że cały raport jest bezwartościowy i to w takim stopniu, że nawet nie da się go uzupełnić.

Organ ma uwzględnić sprzeczne interesy stron i inwestora – ta przesłanka bycia alternatywą nie jest spełniona, bo wariant centralny też jest bardzo niekorzystny dla mieszkańców. Ponieważ oba analizowane warianty są złe dla mieszkańców, dlatego ta przesłanka alternatywności nie jest spełniona – orzecznictwo nie dopuści takiego wariantowania. Wariantem alternatywnym byłby wariant południowy, odsuwający loty od Zabierzowa. Dlaczego nie uwzględniono budowy wariantu południowego. Dla środowiska jest najkorzystniejszy tylko jeden wariant i na państwu ciąży udowodnienie tego w raporcie, tego brakuje w raporcie. Sami Państwo podkreślacie, że czynnik mieszkańców jest najistotniejszą kwestią i to powinien brać pod uwagę organ.

Nie uwzględniono oddziaływania chwilowego, które jest szkodliwe dla człowieka, a nie przeliczone przy zastosowaniu metodyki, uśredniony. A na psychikę, słuch i stres wpływ ma oddziaływanie – hałas chwilowy.

Tak naprawdę wariant remontu, który wymagałby przekopania drogi startowej do spodu i przebudowania go od nowa – nie trzeba być ekspertem, żeby ocenić, że ten wariant byłby najkorzystniejszy dla środowiska, gdyż samoloty latałyby nad pustką. Inwestor nie bierze pod uwagę remontu, gdyż nie zakłada opcji zamknięcia lotniska. Jednak można prowadzić remont małymi odcinkami poprzez prowadzenie prac nocą, aż do zakończenia remontu na długości całego pasa i bez konieczności zamykania lotniska. Taką metodę zastosowano podczas remontu pasa startowego we Frankfurcie o dł. 4000 m i 3 - 4 x taniej niż założenia przyjęte w Krakowie. We

Frankfurcie oprócz wywozu gruzu i budowy nowej nawierzchni, ze względu na zagrożenia powojenne na plac budowy musieli wchodzić saperzy.

Czyli 1 kwestia – jest to rozwiązanie najtańsze, ale jest też najkorzystniejsze dla środowiska, więc skoro nie bierzecie go pod uwagę należałoby wykazać, że remont jest założeniem nieracjonalnym i dlatego nie był brany pod uwagę, a tego Państwo nie wykazaliście.

Kolejną kwestią, jest to, że na jednym ze spotkań prezentowaliście możliwość realizacji jednego z wariantów polegających na budowie pasa równoległego, blisko istniejącego i wskazywaliście na możliwość jego realizacji nocą. - Dlaczego ten wariant nie jest uwzględniony.

P. A. Błaszczewska podważyła rzetelność analiz firmy Arub, która nie przeanalizowała wariantu remontu drogi startowej i pominęła pewne kwestie. Lotnisko na swojej stronie internetowej zamieściło prezentację wskazując dlaczego remont ze względów technicznych nie może być przeprowadzony. Różnice wysokości związane z koniecznością właściwego odprowadzania wód opadowych powodują że remont nie jest możliwy do przeprowadzenia, gdyż uniemożliwiłoby funkcjonowanie lotniska. Konieczne byłoby zastosowanie rampy na czas remontu, jednak mając na względzie dobro i zdrowie mieszkańców czy naprawdę przeprowadzenie remontu jest takie nierealne? I tu czekałam na odpowiedź w raporcie, tymczasem firma Arub nie odniosła się do tej kwestii. Tego nie ma w raporcie. Proszę organu, proszę rozważyć czy to jest rzetelne, czy tak zachowuje się ekspert?

Kolejna kwestia – nie odniesiono się do tego dlaczego przy remoncie lotnisko zostałyby zamknięte na rok – nie ma żadnych analiz, które udowodniałyby że jest to właściwa ocena – może to trwać 5 lat a może przy intensyfikacji prac – 2 miesiące. Brak tych informacji powoduje że analiza wariantowa jest nierzetelna i nie ma podstaw do wydania pozytywnej decyzji na podstawie tak opracowanego raportu. I jeśli zapadnie decyzja pozytywna zwątpię w organy administracji publicznej.

Kwestie pomniejsze: raport ogólnikowo odnosi się do elementów, które mogłyby negatywnie przedstawiać lotnisko; nie ma danych wejściowych przyjętych w programie obliczeniowym do hałasu, a wystarczy zrobić *print screen* i wkleić obraz do raportu, żeby móc zweryfikować; do prognoz na 2035 r przyjęto dane o lotach do 2015 r., nie uwzględniając lotów z 2016 r – ze względu na światowe dni młodzieży, a gdzie dane za 2017 r? – stąd te założenia są nierzetelne - organ na podstawie swobodnej oceny dowodów – swobodnej, ale nie dowolnej, nie może przyjąć raportu z wadliwie przeanalizowanymi wariantami, stąd ten raport nie może być dowodem w sprawie, nie może być uzupełniony i na jego podstawie może być wydana tylko decyzja odmowna, o co wnoszę w imieniu Stowarzyszenia Przyjazne Lotniska.

6. P. Piotr Tarkowski – RP. Pełnomocnik Gminy Zabierzów: Chciałbym przedstawić opinię do raportu.

W kwestii uwag do raportu: Raport jest wadliwy, 66.1.5 – brak III wariantu, bo brak jest wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Wg Gminy Zabierzów remont starej drogi startowej byłby najkorzystniejszy dla środowiska, bez żadnych analiz można stwierdzić że jest to wariant zastyły i przez to najbardziej akceptowalny środowiskowo.

Mieszkańcy oraz flora i fauna przyzwyczały się do dotychczasowej drogi startowej. Zamknięcie pasa startowego nie jest niemożliwe. Dlaczego remont jest nieracjonalny – w raporcie przedstawiono, że budowa drogi tymczasowej jest nieuzasadniona ekonomicznie.

Raport powinien być uzupełniony o wariant alternatywny i gmina Zabierzów stoi na stanowisku, że wariant polegający na remoncie byłby najkorzystniejszy środowiskowo.

Brak jest analizy wielokryterialnej, która została utajniona.

Posłużono się przedawnionymi danymi dot. oddziaływań skumulowanych – kumulowanie się oddziaływań z autostradą i DK79 i koleją oraz zakładów przemysłowych;

- Brak analizy oddziaływań elektromagnetycznych, wpływu na wody powierzchniowe i podziemne;
 - Okrojona analiza dot. niepodejmowania przedsięwzięcia;
 - Udział społeczeństwa + konflikty społeczne są słabo omówione, przemilczane;
 - Pominięte kwestie planistyki;
 - Obszar ograniczonego użytkowania – założenie że przedsięwzięcie nie powinno mieć wpływu na wartość nieruchomości jest nieprawdziwa;
 - 2035 r. założono, iż ilość operacji wzrośnie dwukrotnie, jednak nie ma potwierdzenia, że rozwój nie będzie bardziej dynamiczny.
 - Gmina Zabierzów jest za rozwojem lotniska, jednak nie w wariacie proponowanym przez Inwestora.
7. **P. Agnieszka Majda – mieszkanka Mnikowa:** Czy w przypadku budowy nowej drogi startowej częstość startów i lądowań na danym kierunku będzie zachowana? Już dziś obserwujemy, że jeżeli jest pogoda bezwietrzna, to liczba lądowań od strony zachodniej wzrasta, bez względu na różę wiatrów. Wieża kontroli lotów zarządza operację z różnych kierunków niezależnie od lotniska. Ta proporcja 13% zostanie zachowana od strony zachodniej, bez względu na to czy zostanie zbudowany nowy system naprowadzania – czy tak?
- **P. Ireneusz Kołodziej:** tak
 - **P. Agnieszka Majda:** Mników jest obecnie poza strefą A i B. Na jakiej podstawie w Mnikowie ustala się w raporcie strefy ograniczonego użytkowania A i B gdy nigdy nie było tu robionych pomiarów hałasu? Na jakiej podstawie zostały wyznaczone strefy ograniczonego użytkowania?
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Propozycje stref A i B wynikają z prognoz ruchu i z modelowania hałasu w programie.
 - **P. Agnieszka Majda:** ja się z tym nie zgodzę, gdyż obecnie samoloty lądują w strefie w lesie – rezerwat Dolina Mnikowska i inaczej się tu rozchodzi hałas, jest to dolina otoczona skałami i tu hałas zupełnie inaczej się rozchodzi niż na otwartej przestrzeni, a od strony zachodniej nie ma prowadzonych pomiarów.
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Ale my nie możemy wykonać pomiarów z ruchu z 2035 r., są to prognozy, które uwzględniają lokalne uwarunkowania.
 - **P. Agnieszka Majda:** Mają państwo możliwość wykonać obecnie pomiary i kolejne pytanie - na jakiej podstawie prowadzono analizy w zakresie badań siedlisk nietoperzy na odległość 3 km?
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Ten obszar wyznaczyli przyrodnicy, którzy badali wpływ inwestycji na przyrodę.
 - **P. Agnieszka Majda:** nie do końca się zgodzę, bo Nad Doliną Mnikowską jest ok. 10 jaskiń które są bazą noclegową w okresie zimowym dla nietoperzy i hałas stanowi zagrożenie wybudzenia nietoperzy z zimowej hibernacji, więc zakładam że celowo ograniczono tą odległość bo Dolina Mnikowska znajduje się w odległości 4 km i

uważam że celowo ograniczono obszar badań. Kolejne pytanie w zakresie zanieczyszczeń: samoloty pasażerskie wyrzucają z dysz najwięcej zanieczyszczeń w odległości ok. 10 km na wysokości 300 – 500 m. Pominięto rezerwat Dolina Mnikowska i obszar Natura 2000, gdzie chroniona jest poczwarówka zwężona i pominięto wpływ zanieczyszczeń na te organizmy oraz na roślinność. Raport się do tego nie odnosi, a to jest realne zagrożenie.

- **P. Piotr Łukawski:** Przyrodniczy przeanalizowali wpływ zanieczyszczeń na gatunki i obszary chronione.
- **P. Agnieszka Majda:** Ponownie poruszyła kwestię pominięcia z analiz ruchu z 2016 r.
- **P. Ireneusz Kołodziej:** Powtórzył, iż w analizach ruchowych wzięto pod uwagę strukturę ruchową samolotów, w celu wiarygodnego przedstawienia % udziału poszczególnych typów statków powietrznych, a nie w celu zaniżenia prognoz rozwoju ruchu na lotniczego.
- **P. Agnieszka Majda:** Czy analizując budynki w strefach czy brane były pod uwagę budynki jednorodzinne i wielorodzinne, bo w 1 budynku wielorodzinnym mamy dużo większe skupisko rodzin, a więc i więcej osób jest narażonych na oddziaływanie. I pytanie retoryczne – jako strony postępowania, aby obalić raport winniśmy opracować kontrraport, który merytorycznie podważy założenia raportu przedstawionego przez Inwestora – jak możemy opracować kontrraport skoro nie mamy dostępu do danych przyjętych do analiz przez państwa?
- 8. **P. Aleksandra Błaszczńska – Radca Prawny z Kancelarii Chałas i Wspólnicy:** Ponownie w trybie oświadczenia:
W kwestii aktualności danych – prognoza wykonana w 2015 r. jest nieaktualna i archiwalna. Biorąc pod uwagę, jak rozwinął się RYANAIR w ciągu 2 lat należałoby sporządzić nową aktualną prognozę.
- 9. **P. Maciej Schabowski:** Przed chwilą z Pana wypowiedzi nasunęło mi się pytanie. Na podstawie czego przyjęliście Państwo prognozowaną liczbę mieszkańców objętych obciążeniem?
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Informację o zabudowie powzięto na bazie danych terytorialnych i baza ta jest na bieżąco aktualizowana.
 - **P. Maciej Schabowski:** W raporcie brakuje analizy nt. zanieczyszczeń światła i wpływu na mieszkańców w zakresie kilkunastometrowych słupów oświetleniowych zlokalizowanych wśród zabudowy mieszkaniowej.
 - Pominęliście, że w ubiegłym roku dokonaliście wycinki w lesie w Strzyglicach – skoro ma być zmieniony pas lądowań, to jaki sens był tej wycinki, gdy odbudowa tej wycinki to kwestia kilkudziesięciu lat.
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Wycinka była sensowna, bo obecnie zagraża lądowaniom i była to przeszkoda lotnicza
 - **P. Maciej Schabowski:** Pytanie do P. Prezesa – może poprzecie mieszkańców i wystąpicie Państwo o dokumentację techniczną z innych Portów Lotniczych np. w Gdańsku nt. przeprowadzonych remontów lub może Regionalna Dyrekcja pomoże nam wystąpić o te dokumenty, o ich udostępnienie?
 - **P. Prezes Radosław Włoszek:** Nie możemy odpowiadać za lotnisko w Gdańsku?
 - **P. Maciej Schabowski:** To może RDOŚ wystąpi o dane nt. Remontu lotniska w Gdańsku, aby uzyskać informację o kosztach takiego remontu?

- **P. Bogdan Połomski:** Jest ustawa o udostępnianiu informacji i na wniosek każdy może uzyskać dostęp do raportu o oś, gdzie są wszystkie dane niezbędne państwu do analizy.
- 10. **P. Maria Śmiech (mieszkanca Szczyglic):** Nie udzielił Pan odpowiedzi na poprzednie pytanie nt. świateł.
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Światła lotnicze, nawigacyjne są kierunkowe, one nie świecą na dół, tylko w górę, tak żeby widzieli je piloci.
 - **P. Maria Śmiech:** Jak świecą te światła – czy ktoś je uruchomi i zgasną, czy będzie to oświetlenie pulsujące?
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Światła działają na stałe, pulsacyjne są światła przy pasie startowym.
 - **P. Maria Śmiech:** Cała dokumentacja jest robiona na potrzeby lotniska, gdzie my jesteśmy jako mieszkańcy? Mówi się o elementach ekonomicznych lotniska – remont jest czasowy, my zostaniemy z oddziaływaniem na stałe. Przychodzimy na spotkanie do grupy osób przygotowanych i nastawionych na obronę. Dlaczego nie wykażecie choć odrobiny dobrej woli, ja tam mieszkam a wiele osób kupiło działki. My mamy hałas lotniska, ruch drogowy, korki. Poza strefą lotniska jest szary, zwykły Kowalski.
- 11. **P. Jan Rościszewski (IPSEN LOGISTICS – Poland):** Moja firma obok firmy Omega nie jest ujęta w dokumentacji. wg wariantu centralnego likwidujecie 2 przedsiębiorstwa. Lotnisko nie podjęło dialogu, dlaczego? Przecież współpracujemy. My zatrudniamy teraz ponad 200 osób – to są ok. 3 budynki do wyburzenia, ale dotknie to wiele osób. Kupiliśmy działki w strefie komercyjnej, za konkretne pieniądze. Jeżeli zamknięcie naszej firmy, to my się na to zgodzimy, jeżeli odbudujecie nam budynki w strefie ekonomicznej. Zakładam, że Inwestor docelowo będzie dążył do budowy kolejnego pasa, aby mieć 2 drogi startowe. 2 pasy w kształcie litery „V” umożliwią w kolejnych latach użytkowanie dwóch pasów naprzemiennie.
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** jedna droga startowa zapewni starty dla 50 operacji/godz. stąd nie ma potrzeb użytkowania drugiego pasa startowego.
 - **P. Jan Rościszewski:** dlaczego nie jesteśmy ujęci w raporcie? Czy jesteśmy uwzględnieni jako budynek mieszkalny?
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Nie jesteście Państwo ujęci na mapach jako budynki mieszkalne, budynki komercyjne nie są uwzględnione w oddziaływaniach akustycznych – uwzględnia się zabudowę która podlega ochronie.
- 12. **P. Julian Starczewski (Rząska):** Oświadczenie: wnioskuję o odrzucenie tego raportu, ponieważ zastosowano do różnych wariantów różne kryteria – w przypadku remontu uwzględniono tylko kryterium ekonomiczne, a nie przedstawiono analizy środowiskowej. Natomiast dla wariantu wybranego przedstawiono szczegółową analizę środowiskową, a nie uwzględniono kwestii ekonomicznych. W raporcie nie zostały ujęte III warianty.

Świadomie wybrałem wypowiedź w formie oświadczenia, bo zadawanie pytań do lotniska mija się z celem, skoro nie można uzyskać odpowiedzi.

Wpływ na zdrowie mieszkańców: hałas, zanieczyszczenie – lotnisko jako inwestor nie liczy się z naszym interesem: rozbudowa lotniska spowoduje spadek wartości nieruchomości, to przełoży się na kredyty, a w efekcie wzrośnie stres. Nie jestem przeciwny rozwojowi lotniska, ale ze strony lotniska, silniejszego inwestora nie ma dialogu. Wskazuję, że remont jest jedynym możliwym lub budowa pasa równoległego. Dlatego raport jest wadliwy, bo nie odnosi się do najlepszego rozwiązania.

 - **P. Radosław Włoszek, Prezes Lotniska:** 20.03.2017 r. było spotkanie w Rząsce, 21.04.2017 r. w Aleksandrowicach – odbyliśmy spotkania z mieszkańcami, z różnymi

grupami społecznymi, informując też przedsiębiorców. Od kilku lat spotykamy się z Państwem, konsultowaliśmy program rozbudowy lotniska.

- **P. Julian Starczewski:** nie ilość, ale jakość ma znaczenie, nie podważam, że nie było spotkań, zarzucam, że nie uwzględniono naszych uwag.
- 13. **P. Michał Stachura (Rząska):** Pytanie do eksperta firmy Arub: do jakiego ciekłu będzie odwadniany pas startowy?
 - **P. Tomasz Łukawski:** Do potoku Olszanickiego.
 - **P. Michał Stachura:** A jaki jest głęboki i szeroki potok Olszanicki? Gdzie wpływa potok Olszanicki? Potok Olszanicki przepływa obok Orłenu – czy wzięliście pod uwagę co się stanie jeżeli potok wyleje (domy mieszkalne, Orlen, ujęcie wody).
Ja wiem, że przewidzieliście Państwo zbiorniki retencyjne, ale jakiej wielkości, żeby zabezpieczyły przed napływem wód powodziowych, ze spływu wód opadowych z płyty lotniska?
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Zbiorniki retencyjne będą doszczególnione na etapie projektu budowlanego, będą miały odpowiednią do potrzeb pojemność.
 - **P. Michał Stachura:** Jak obecnie odwadniany jest pas startowy?
 - **P. Bogdan Połomski:** Lotnisko odprowadza wody opadowe na bazie posiadanego pozwolenia wodno – prawnego i ilość tych wód nie zmieni się istotnie.
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Obecny pas startowy nie zostanie zburzony, w dużej mierze zostanie wykorzystany na drogę kołowania.

14. **P. Piotr Bystron (Strzyglice):** Proszę o pełną nazwę lotniska Pana Prezesa.

- **P. Radosław Włoszek, Prezes Lotniska:** Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice.
- **P. Piotr Bystron:** czyli lotnisko, które nosi nazwę św. Jana Pawła II., który walczył o wolność i dobre imię człowieka. Jego dobre imię jest deptane. Pan z f. Arub powiedział, że wycięto drzewa, aby zapewnić bezpieczeństwo przy lądowaniu, proszę o uwzględnienie przez RDOŚ sytuacji lądowania samolotów bezpośrednio nad domami przy nowym podejściu. W raporcie nie uwzględniono, że konsultacje społeczne nie zostały przeprowadzone właściwie. Proszę Państwa, my jesteśmy dezinformowani celowo. Nie jest możliwe przeprowadzenie przebudowy lotniska bez specustawy. Specustawa uchyla mpzp, zostało to zrobione specjalnie pod to lotnisko, bo ta ustawa ma określony czas ważności.

Podjęliśmy próbę dotarcia do osób, które podejmują decyzję – wysłaliśmy petycję do Inwestora, do Prezydenta, Premiera – w odpowiedzi głucha cisza. Byliśmy na spotkaniach posłów, ministrów – głucha cisza, bijemy grochem o ścianę. Dlaczego? Jeżeli za tym nie stoi interes społeczny, interes województwa, interes inwestora.

Warianty racjonalne zostały przedstawione przez Panią mecenas:

- Remont,
- Równoległy,
- Południowy.

Czy wariant północny jest korzystny dla mieszkańców zachodniej strony lotniska? Gdyby firma działała racjonalnie nie spotykałibyśmy się dzisiaj.

Szanowna Dyrekcjo, jesteście ostatnią instytucją, która może nas obronić.

Poziom hałasu: - jaki jest dopuszczalny poziom hałasu? Czy zna Pan ustawę o dopuszczalnym poziomie hałasu na miejscu pracy? Na lotnisku wszyscy chodzą w słuchawkach (dop. 80 dB)

Czy Pan wie jaki jest poziom hałasu w Szczyglicach? Na działce, na zewnątrz budynku a nie wewnątrz. Są dostępne poziomy hałasu min i max z pomiarów hałasu od lotniska. Przyjmując założenia hałasu

→ Poziom tła hałasu w Szczyglicach to obecnie 50 dB ze względu na autostradę, obwodnicę i to trzeba ująć w obliczeniach..

- **P. Piotr Łukawski:** Inaczej liczy się hałas od ruchu samochodowego na drogach a inaczej hałas z lotniska, nie ma możliwości w metodyce uwzględnić tego tła – to jest zupełnie inne oddziaływanie – natomiast rozumiem że w efekcie kumuluje się **wiele bodźców**.
- **P. Piotr Bystron:** We wszystkich obliczeniach nie są uwzględnione oddziaływania od rozgrzewania silników, co słycać już o 5.00 rano. Wtedy byłyby zupełnie inne wyniki.
- **P. Ireneusz Kołodziej:** cały czas Pan sugeruje, że my coś kombinujemy, manipulujemy. Gdybyśmy odstąpili od przyjętych metod, to RDOŚ zarzuciłby nieprawidłowość wykonanych badań.
- **P. Piotr Bystron:** dla nas jest niedopuszczalne, że nie ma pomiarów z płyty kołowania – wnioskujemy o zmianę przepisów. Ponadto analizując mapy hałasu lotniczego przy modelowaniu dla lotniska w Warszawie przyjęto wartość 70 dB a w Krakowie dla tych samych samolotów 60 DB.
- **P. Ireneusz Kołodziej:** Zarówno w Krakowie jak i w Warszawie przy modelowaniu uwzględniono ilość startujących samolotów na godz., przyjęto założenia w zakresie rodzajów maszyn, strukturę ruchu i dla każdego lotniska wyjdzie inny modeli inna wartość.
- **P. Piotr Bystron:** To że nie ma hałasu impulsywnego branego pod uwagę to jest niedopuszczalne – ponadto start z pełną mocą, na które wieża kontrolna wyraża zgodę. Ryanair zawsze z tego korzysta, a to powoduje wzrost hałasu, spalin. Przy odśnieżaniu płyty lotniska nie da się zasnąć.
Teoretyczne pytanie o budowę oczyszczalni na rynku. Jaka byłaby decyzja Dyrekcji, czy obszar ograniczonego oddziaływania utworzony byłby w promieniu 3 km?
- **P. Bogdan Połomski:** RDOŚ nie jest kompetentny w wyznaczaniu strefy ograniczonego użytkowania. Proszę na temat.
- **P. Piotr Bystron:** prosiliśmy o raport o danych na temat hałasu z lotniska z ostatnich 2 lat. Informacja o SDM służyła zatajeniu realnego ruchu samolotów.
- Oświetlenie skierowane jest na pilotów, ale kąt to jest 2°, więc praktycznie świeci nam prosto w okna.
- Aspekt ekonomiczny: Warianty proponowane przez Inwestora są 3 – 4 x droższe niż wariant remontu na Litwie. Wszystkie inne lotniska
Art. 5 Konstytucji – zapewnienia wolności obywateli, strzec zdrowia i mienia obywateli - my reprezentujemy ponad 5 tysięcy mieszkańców, a to jeszcze nie wszyscy.
- **P. Radosław Włoszek - Prezes Lotniska** zwrócił Pan uwagę, że na spotkaniach siedliśmy z tyłu, wyłączeni ze spotkania. My słuchaliśmy wszystkich prezentacji i odpowiadaliśmy na pytania, starając się przyjąć analogiczny schemat spotkań. Na podstawie wszystkich spotkań, informując iż remont nie jest brany pod uwagę, co przedstawialiśmy na prezentacjach – wypracowany został program przebudowy i informacja jest na stronie internetowej

- **P. Piotr Bystron:** w raporcie nie są zaznaczone wszystkie domy, pieniądze po jednej i po drugiej stronie: po naszej stronie są ponad tysiące domów te domy są wartościowe ekonomicznie
- 15. **P. Aleksandra Błaszczńska – Radca Prawny z Kancelarii Chałas i Wspólnicy:** kwestia pominięcia budynków komercyjnych świadczy o pominięciu kwestii prawnych, myli się tu kwestię obszaru ograniczonego oddziaływania z analizą oddziaływania na środowisko. Analizujemy oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi – człowiek czy śpi nocą w domu, czy pracuje – jego zdrowie jest niszczone poprzez oddziaływanie hałasu. jak ten raport może być przesłanką do wydania decyzji pozytywnej, skoro eksperci mylą podstawy?
- W Konstytucji mamy odwołanie do ochrony środowiska, aby stosować zasadę zrównoważonego rozwoju, a nie ma tu nic o potrzebie lotniska. Zrównoważony rozwój jest tu lekceważony.
- 16. **P. Krzysztof Osuchowski (Rząska):** Pracowałem na Lotnisku pod Paryżem. Lotnisko jest spółką budżetową, starając się powiększyć swoje zyski, Lotnisko chce zawłaszczyć przestrzeń powietrzną całego sąsiedztwa naszym kosztem i naszą krzywdą. Przy wydłużeniu drogi startowej dojdą nowe, cięższe maszyny, ale nic nie było mówione o Cargo. Dojdzie nam do tego Cargo, a należałoby je wygonić na Pyrzowice.
Cały trend światowy idzie w tym kierunku, żeby odsunąć lotnisko od aglomeracji miejskich. Jeśli chodzi o nierzetelność raportu, to została tu już wykazana. Natomiast sposób udzielania odpowiedzi jest niewłaściwy i nie powinno się stosować takich zabiegów dla zdroworozsądkowych ludzi, którzy reprezentują 4 tysiące osób. Zwracam uwagę, że stosowanie norm średnich jeżeli chodzi o oddziaływanie akustyczne jest manipulacją i pominięte są wartości maksymalne.
- 17. **P. Aleksander Recz (Szczyglice):** Jako mieszkaniec popieram, że tu nie będziemy rozmawiać z Inwestorem, bo już daliście obraz, że nie uwzględnicie nas w dyskusji i podłączam się pod słowa P. Piotra, że sprawa nie jest podyktowana chęcią zrównoważonego rozwoju, tylko chęcią rozszerzenia terenów lotniska. Teraz sprawa jest wyciszona, ale prawdopodobnie wybuchnie przed wyborami i wolałbym żeby do afer nie dopuszczać. Jest tu nierzetelność wydawania pieniędzy, nierzetelność ocen, oraz wadliwość raportu, co wykazała Pani Mecenas.
- 18. **P. Joanna Ślusarczyk (RDOŚ Kraków)** w celach porządkowych i organizacyjnych porosiła o ograniczenie się już do pytań, gdyż w wypowiedziach zaczyna się powielać ta sama treść i należałoby zbliżać się do końca spotkania, a do uwag i wniosków będziemy się odnosić w decyzji środowiskowej.
- 19. **P. Natalia Rzenszo (biuro poselskie P. Posel Ścigaj):** W najbliższym czasie zostanie zgłoszona interpretacja poselska do Ministra.
- 20. **P. Agnieszka Majda:** Proszę o przedstawienie rozwinięcia sensu zapisu nt. zakazu zabudowy mieszkaniowej.
 - **P. Ireneusz Kołodziej:** Wyjaśnił propozycję zapisu dot. zabudowy – tam gdzie miejscowe plany dopuszczają zabudowę nie będzie to ograniczane, natomiast my zaproponowaliśmy, żeby w strefie A zakazać wyznaczania nowych terenów budowlanych na terenach zielonych/rolnych.
 - **P. Agnieszka Majda:** A co z terenami, gdzie nie ma obowiązującego MPZP? Jak inwestycja ma się do zapisu raportu, że nie zmieni się wartość tych działek? Czy Pan kupiłby tę działkę? Otoczenie ma wpływ na wycenę działek i wartość tych działek spadnie. Zostało to zawarte w raporcie i jest to kwestia istotna. Czy pan kupiłby taką działkę?

21. **P. Jerzy Popek (Urząd Marszałkowski):** jako delegat z Urzędu Marszałkowskiego zostałem upoważniony do przekazania oświadczenia, że UM podtrzymuje rekomendację dla Uchwały podjętej w zakresie budowy pasa startowego.
22. **P. Julian Starczewski (Rząska):** Proszę o pokazanie tabeli z przewidywanym ruchem lotniczym – wg mnie nie ma samolotu B738 stąd tabela jest nierzetelna.
- **P. Ireneusz Kołodziej:** To jest Boeing 737 wersja 800, tak jest oznaczana w rejestrach operacji lotniczych.
22. **P. Krzysztof Kuliński (Rząska):** szczegół dot. odprowadzenia wody dla pasa o parametrach 2800 x 65, takie gabaryty wymagałyby doszczegółowienia rozwiązań infrastrukturalnych dla odprowadzania wód opadowych – zbiornik retencyjny powinien być uwzględniony już na tym etapie – potok Olszanicki jest bardzo niewielki i nie przyjmie dużej ilości wody, ten potok Olszanicki się zdegeneruje.
23. **P. Piotr Łukawski:** na obecnym etapie zaplanowano zbiorniki o odpowiednich gabarytach, tak aby przy ulewnych opadach deszczu zachować zaplanowany, nieprzekraczalny odpływ wody do potoku Olszanickiego na poziomie kilku m/s, zgodnie z wymogami pozwolenia wodno-prawnego. W dokumentach podana jest minimalna pojemność zbiorników retencyjnych jaka musi być spełniona.
24. **P. Krzysztof Kuliński (Rząska):** Nie ma gwarancji, że ten projekt jest niewzruszalny, bo do tak prostych rzeczy Państwo słabo odnieśliście się i spieszyliście tą sprawę.
25. **P. Ireneusz Kołodziej:** Raport opracowany jest na podstawie koncepcji, gdzie przyjęte są pewne założenia na tyle precyzyjne, aby zabezpieczyć środowisko, natomiast szczegółowym dokumentem jest projekt budowlany, który uwzględnia zakres określony decyzją środowiskową.
26. **P. Joanna Ślusarczyk (RDOŚ Kraków)** podsumowała, iż temat został wyczerpany i rozprawa zostaje zakończona. Wyjaśniła iż uwagi i wnioski można składać do najbliższego poniedziałku. Na dzień dzisiejszy nie możemy określić, kiedy zostanie wydana decyzja. Ze względu na duże zainteresowanie społeczne tematem, analiza wszystkich uwag i wniosków wymaga poświęcenia czasu. Na pewno Regionalny Dyrektor wyda stosowną decyzję środowiskową stosując się do przepisów prawa z uwzględnieniem wszystkich aspektów środowiska i mając na względzie dobro społeczeństwa. Nie ma ustawowo określonego terminu na wydanie decyzji środowiskowej. Jeżeli Inwestor zostanie wezwany do uzupełnienia raportu, udział społeczny zostanie powtórzony.
Dziękuję obecnym za przybycie.

Protokołował:

Ada Słodkowska – Łabuzek, Główny Specjalista Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko



Zatwierdził:

Bogdan Połomski, Naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko


Naczelnik Wydziału
mgr inż. Bogdan Połomski