

OPINIA

do

„Raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.:
Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami
i obiektami w obszarze :

- kwalifikacji przedsięwzięcia
- oddziaływania hałasu lotniczego
- oddziaływania hałasu drogowego.

Warszawa, kwiecień 2023 r.

ATMOTERM Inżynieria Środowiska sp. z o.o.
00-682 Warszawa ul. Hoża 66/68

tel./fax 22 628 71 20 kom. 604 053 531
e-mail: sekretariat@atmoterm.waw.pl

NIP 526 27 25 155

REGON 015496185

KRS 0000147214 Sąd Rejonowy m.st. Warszawy w Warszawie XII Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Kapitał zakładowy: 150 000,00 zł

OPRACOWAŁ ZESPÓŁ W SKŁADZIE:

Anna Miłułka *biegły z listy Woj. Maz. upr.0096/2000 w sprawie ocen oddziaływania na środowisko*

Michał Bułała *Polskie Towarzystwo Akustyczne – członek*

Mariusz Truszkowski *biegły sądowy przy Sądzie Okręgowym w Warszawie zaś. Nr Adm. - 0132-626-13*



Spis treści

1	PODSTAWA REALIZACJI OPRACOWANIA	5
2	CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	5
3	OPIS PRZEDMIOTU OPINII	8
4	PRAWIDŁOWOŚĆ PROCEDUR POSTĘPOWANIA	10
4.1	Wniosek o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych	10
4.2	Wykaz przedsięwzięć.....	10
4.3	Ponowna ocena	13
4.4	Informacja o finansowaniu inwestycji z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027	13
4.5	Hałas lotniczy	13
4.5.1	Braki formalne	13
4.5.2	Oddziaływania skumulowane.....	14
4.5.3	Środowiskowy wpływ katastrof lotniczych	15
5	WERYFIKACJA PRAWIDŁOWOŚCI ORAZ ZAKRESU PRZYJĘTYCH ZAŁOŻEŃ I DANYCH WEJŚCIOWYCH	15
5.1	Hałas lotniczy	15
5.1.1	Trasy ruchu lotniczego.....	15
5.1.2	Park samolotów i liczba operacji	16
5.1.3	Wykorzystanie dróg startowych	18
5.2	Hałas instalacji.....	19
5.2.1	Etap prac przygotowawczych i budowy	19
5.2.2	Etap eksploatacji	20
5.2.3	Hałas instalacji związany z obsługą samolotów	21
5.2.4	Wpływ na faunę.....	21
5.3	Hałas drogowy.....	22
5.3.1	Etap prac przygotowawczych i budowy.....	22
5.3.2	Etap realizacji	22
6	WYNIKI PRZEPROWADZONYCH POMIARÓW I OBLICZEŃ.....	23
7	WERYFIKACJA DOBORU I WARIANTÓW ALTERNATYWNYCH	23
8	PROPONOWANE DZIAŁANIA OGRANICZAJĄCE ZASIĘG ODDZIAŁYWANIA HAŁASU DROGOWEGO (FAZA BUDOWY I ROZWIĄZAŃ DOCELOWYCH), HAŁASU LOTNICZEGO (ZASTOSOWANIA PROCEDUR ANTYHAŁASOWYCH)	26
8.1	Działania ograniczające zasięg hałasu drogowego (faza budowy i rozwiązań docelowych)	26
8.1.1	Faza prac przygotowawczych i budowy	26
8.1.2	Faza rozwiązań docelowych	27
8.2	Działania ograniczające zasięg hałasu lotniczego (zastosowania procedur antyhałasowych).....	27
9	ZAKRES ANALIZY POREALIZACYJNEJ I PROJEKT SYSTEMU MONITORINGU	28
9.1	Analiza porealizacyjna	28
9.2	Hałas lotniczy. Projekt system monitorowania hałasu lotniczego	28

9.3	Propozycja obszaru ograniczonego użytkowania	29
10	WNIOSKI KOŃCOWE	31

1 PODSTAWA REALIZACJI OPRACOWANIA

Podstawą opracowania jest umowa nr 1/2023 z dnia 22.02.2023 r. zawarta pomiędzy: Stowarzyszeniem METROPOLIA WARSZAWA z siedzibą w Warszawie, kod pocztowy: 00-105, ul. Twarda 18, i ATMOTERM Inżynieria Środowiska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, 00-682 Warszawa, ul. Hoża 66/68.

2 CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania zgodnie z zawartą umową jest wykonanie opinii do „Raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania” (dalej „*Raport*”) w obszarze:

- kwalifikacji przedsięwzięcia
- oddziaływania hałasu lotniczego
- oddziaływania hałasu drogowego.

W opinii w sposób szczegółowy dokonano oceny zgodności z obowiązującymi w Polsce przepisami prawnymi „*Raportu*”, w kwestii:

- zachowania prawidłowości procedur postępowania,
- weryfikacji prawidłowości oraz zakresu przyjętych założeń i danych wejściowych,
- wyników przeprowadzonych pomiarów i obliczeń,
- weryfikacji doboru i wariantów alternatywnych,
- propozycji proponowanych działań ograniczających zasięg oddziaływania hałasu drogowego (faza budowy i rozwiązań docelowych), hałasu lotniczego (zastosowania procedur antyhałasowych, projektu systemu monitorowania hałasu lotniczego),
- zakresu analizy porealizacyjnej,
- wniosków końcowych.

Opinię sporządzono w oparciu o następujące akty prawne i materiały źródłowe:

1. ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2022 poz. 2556, z późn. zm.),
2. ustawa 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. 2022.1029 tekst jednolity ze zmianami),
3. ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. 2021 poz.1354),
4. rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko” (Dz.U.2019 poz.1839 z póź.zm),
5. rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 poz. 112),
6. rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 7 września 2021 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji (Dz.U. z 2021 poz. 1710 z późn. zm),
7. rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez

zarządzającego drogą, linią kolejową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn.zm).

8. Analizy spełnienia zasady „nie czyń poważnej szkody ”(DNSH), w rozumieniu art.17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027,

Materiały źródłowe zamieszczone do dnia 31.03.2023r. na stronie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie będące przedmiotem analizy:

Znak sprawy WOOS-II.420.85.2022.MP :

9. 3105/2022 Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania. 2022-10-05;
10. 3204 /2022 Raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania. 2022-10-05
11. 3535/2022 Uzupelnienie raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania, które planowane jest przez Centralny Port Komunikacyjny Spółka z ograniczoną działalnością z siedzibą w Warszawie - Inwestor. 2022-10-31
12. 3982 Korekta wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania, które planowane jest przez Centralny Port Komunikacyjny Spółka z ograniczoną działalnością z siedzibą w Warszawie - Inwestor. 2022-12-21 – odpowiedz na wezwanie
13. 3983 Errata raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania, które planowane jest przez Centralny Port Komunikacyjny Spółka z ograniczoną działalnością z siedzibą w Warszawie - Inwestor. 2022-12-21
14. 125/2023 Załącznik nr 3 do erraty raportu - mapy z zasięgiem dotyczące przedsięwzięcia pn.: "Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania." 2022-12-21
15. 76/2023 Korekta wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: "Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania." 2023-01-05
16. Opinia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie dot. przedsięwzięcia pn.: "Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania". 2023-01-27
17. 876/2023 Uzupelnienie Wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia "Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania." 2023-03-03
18. 897/2023 Uzupelnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedsięwzięcia "Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania." 2023-03-03,2023-03-31.

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z niezbędną infrastrukturą (dalej: CPK), wynika z syntezy zawartej w koncepcji przygotowania i realizacji Przedsięwzięcia Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej przyjętej uchwałą Rady Ministrów Nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 r. Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania jest zamierzeniem inwestycyjnym zdefiniowanym zgodnie z art.1 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2021 r.poz.1354 z późn.zm).

Koncepcja CPK zakłada zaplanowanie, zaprojektowanie i budowę nowego, multimodalnego węzła przesiadkowego, służącego Polsce oraz regionowi Europy Środkowo-Wschodniej – tzw. Portu Lotniczego „Solidarność”. CPK obejmuje nie tylko nowy port lotniczy typu hub, ale także ściśle z nim zintegrowany dworzec kolejowy oraz rozbudowę sieci kolejowej oraz sieci drogowej.

Realizacja komponentu lotniskowego ze względu na swoją specyfikę została podzielona na dwie fazy:

- Faza 1 – budowa Lotniska obejmująca dwie drogi startowe, budynek terminala oraz pozostałą niezbędną infrastrukturę dla obsługi prognozowanej liczby operacji lotniczych oraz prognozowanej liczby pasażerów na poziomie około 50 milionów rocznie MPPA (planowana roczna liczba pasażerów w ciągu roku) co odpowiada planowanemu poziomowi aktywności PAL2 (ang. Planning Activity Level). Zgodnie z prognozą ruchu lotniczego osiągnięcie liczby pasażerów dla PAL2 nastąpi około 2044 r. Jednakże sama infrastruktura (przepustowość techniczna lotniska) pozwalająca na obsługę prognozowanej liczby operacji lotniczych będzie już gotowa w 2035 r.;
- Faza 2 – rozbudowa Lotniska o kolejne drogi startowe, budowę nowego terminala oraz rozbudowę infrastruktury Lotniska dla zapewnienia obsługi około 100 milionów pasażerów na rok, jaka jest prognozowana dla PAL5. Zgodnie z prognozą ruchu lotniczego osiągnięcie liczby pasażerów dla PAL5 nastąpi po roku 2060. Jednakże sama infrastruktura pozwalająca na obsługę prognozowanej liczby operacji lotniczych będzie już gotowa w 2044 r.

W ramach analizowanego „*Raportu*” ocenie poddana została tylko Faza 1 budowy i eksploatacji Lotniska oraz zintegrowany z nim dworzec kolejowy, rozbudowa sieci kolejowej oraz sieci drogowej. Dla takiego zakresu inwestycji inwestor ubiega się o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Faza 2 rozwoju związana z dobudową kolejnych dróg startowych będzie przedmiotem odrębnego, prowadzonego w przyszłości postępowania.

3 OPIS PRZEDMIOTU OPINII

Przedmiotem opinii jest:

- Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania z załącznikami (1-6),
- *Raport* oceny oddziaływania dla Przedsięwzięcia Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania („*Raport*” składający się z sześciu następujących tomów:

Tom I Informacje wprowadzające

Tom II Opis Przedsięwzięcia

Tom III Charakterystyka środowiska

Tom IV Ocena oddziaływania cz.1/3

Ocena oddziaływania cz.2/3

Ocena oddziaływania cz.3/3

Tom V Działania minimalizujące, kompensujące, monitoring, podsumowanie

Tom VI Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Tom I stanowi wprowadzenie, zawierające zwięzłe omówienie obecnego stanu wiedzy w zakresie Przedsięwzięcia i wyjaśnienie powodów podjęcia się jego realizacji, jak również przedstawienie celu i kontekstu realizacji Przedsięwzięcia.

Tom II zawiera zebranie wszystkich informacji o zakresie i charakterze Przedsięwzięcia oraz aspektach operacyjnych. Charakterystykę przedsięwzięcia zaprezentowano w podziale na etapy – prac przygotowawczych, budowy, eksploatacji i likwidacji. W tym tomie przedstawione są również warianty podlegające ocenie oddziaływania.

Tom III zawiera opis aktualnego stanu środowiska, zarówno w zakresie zdefiniowania obszaru badań i analiz, zastosowanych metod badawczych, jak i diagnozy stanu środowiska, w podziale na poszczególne elementy środowiska.

Tom IV zawiera ocenę oddziaływania Przedsięwzięcia (tj. CPK wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania) na środowisko oraz opis skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania Przedsięwzięcia. Ze względu na skomplikowany i rozbudowany charakter zamierzenia budowlanego ocenę oddziaływania przedstawiono w podziale na ww. komponenty tworzące Przedsięwzięcia).

Tom V zawiera wnioski wynikające z oceny oddziaływania na środowisko CPK wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania propozycje środków minimalizujących przedmiotowe oddziaływania oraz propozycje instrumentów kompensacji oddziaływań, monitoringu środowiska, a ponadto propozycje co do zakresu analizy porealizacyjnej.

Tom VI stanowi streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Opinia obejmuje analizę dokumentu zawierającego:

Tom I Informacje wprowadzające (132 strony, 1 załącznik, 61 pozycji materiałów źródłowych)

Tom II Opis Przedsięwzięcia (516 stron, 6 załączników, 87 pozycji materiałów źródłowych)

Tom III Charakterystyka środowiska (1126 stron, 34 załączników, 274 pozycji materiałów źródłowych)

Tom IV Ocena oddziaływania cz.1/3 (637 stron, 118 pozycji materiałów źródłowych)

Ocena oddziaływania cz.2/3 (699 stron, 174 pozycji materiałów źródłowych)

Ocena oddziaływania cz.3/3 (1094 stron, 88 załączników, 223 pozycji materiałów źródłowych)

Tom V Działania minimalizujące, kompensujące, monitoring, podsumowanie (359 stron, 83 załączników, 50 pozycji materiałów źródłowych)

Tom VI Streszczenie w języku niespecjalistycznym (419 stron, 4 załączniki, 87 pozycji materiałów źródłowych)

Uzupełnienie do Tomu I wraz załącznikiem, załącznika do Tomu III, załącznika do Tomu IV

Rozważany „*Raport*” ze względu na złożony charakter zamierzenia inwestycyjnego jest efektem pracy wielu zespołów ekspertów branżowych i stanowi obszerną materię. Jakkolwiek generalnie jest opracowaniem o wysokiej jakości, tym niemniej nie jest wolny od pewnych uchybień w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami i w zakresie danych wejściowych.

Systematykę opinii oparto na przedstawieniu uwag ogólnych oraz weryfikacji zagadnień szczegółowych. Mając dostęp jedynie do opracowania oraz wiedzy własnej autorów można było wyciągnąć konkluzje końcowe. Zostały one wyliczone we wnioskach końcowych w oparciu o dogłębną analizę zagadnień wibroakustycznych związanych z budową i planowaną eksploatacją portu lotniczego CPK. Możliwe, że przedstawienie tak złożonego zagadnienia jak „*Raport oceny oddziaływania dla Przedsięwzięcia Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania*” w jednym dokumencie jest podstawowym błędem systematycznym.

W szeregu punktach autorzy opinii odnoszą się do konkretnych i podstawowych błędów „*Raportu*”. Ponieważ dane wejściowe z zakresu oddziaływania akustycznego projektowanego lotniska na środowisko są niewystarczające a założenia funkcjonowania portu lotniczego niespójne to możliwe było wskazanie na węzłowe elementy, które wymagają ponownego przeanalizowania. Zauważalna jest różnica merytoryczna i wiedza o specyfice hałasu lotniczego pomiędzy np. Tomem II i Tomem IV. Ogólne założenia przygotowane i opracowane prawidłowo pod kątem wiedzy o ruchu lotniczym całkowicie są pominięte w dalszych częściach „*Raportu*” i wskazują, że wiedza z zakresu akustyki nie uwzględnia aspektów wiedzy lotniczej. Natomiast w przypadku właściwego opracowania danych związanych z funkcjonowaniem lotniska brak znajomości funkcjonujących w Polsce przepisów prawnych w zakresie akustyki.

W związku z tym w wielu przypadkach należy zweryfikować założenia wejściowe a dopiero na podstawie wiarygodnych danych przeprowadzić powtórne obliczenia.

4 PRAWIDŁOWOŚĆ PROCEDUR POSTĘPOWANIA

4.1 Wniosek o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych

W formule Wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zastosowano nadrzędność ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. 2021 poz.1354) w zakresie nazwy przedsięwzięcia¹, nad ustawą 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. Dz. U. 2022.1029 tekst jednolity ze zmianami),

Ostateczna nazwa przedsięwzięcia po dokonanych korektach (korekty nazwy dokonano 7.10.2022r., 5.01.2023r.) brzmi:

„Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania”. Dla takiego zamierzenia inwestycyjnego Inwestor wnosi o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zdaniem opiniujących Wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, należy uzupełnić o wykaz przedsięwzięć rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., (Dz. U. 2019 poz.1839 z póź.zm) zamieszczony pkt. 3.2.2 Tom I „Raportu” – *Klasyfikacja Przedsięwzięcia*.

Wymienione na stronie 35 pkt. 3.2.2 Tom I „Raportu” – *Klasyfikacja Przedsięwzięcia* poszczególne punkty rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wskazane są błędnie (§ 3 ust. 1 pkt 38 i pkt 68).

4.2 Wykaz przedsięwzięć

Analizując zakres przedmiotowy planowanego Przedsięwzięcia jakim jest „Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania” zamieszczony w pkt.1 Tomie II „*Raportu*”- *Zakres przedmiotowy planowanego Przedsięwzięcia* oraz wykaz przedsięwzięć zamieszczony pkt. 3.2.2 Tom I „*Raportu*” – *Klasyfikacja Przedsięwzięcia*, stwierdzono brak w wykazie następujących przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. (Dz.U.2019 poz.1839 z póź.zm):

§ 3 ust. 1:

Pkt 4)

elektrownie konwencjonalne, elektrociepłownie lub inne instalacje do spalania paliw w rozumieniu § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 marca 2018 r. w sprawie

¹ Art. 1 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1354 z późn. zm.) Art.1 określa zasady i tryb :1) zarządzaniem i realizacją Centralnego Portu Komunikacyjnego, zwanego dalej „CPK”, w skład którego wchodzi zawarte w Programie: Inwestycja, Inwestycje Towarzyszące oraz pozostałe zadania, w tym o charakterze nie inwestycyjnym, powiązane z realizacją Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących, zwane dalej łącznie „Przedsięwzięciami”

standardów emisyjnych dla niektórych rodzajów instalacji, źródeł spalania paliw oraz urządzeń spalania lub współspalania odpadów z wyłączeniem odpadów niebędących biomasą w rozumieniu § 2 pkt 1 tego rozporządzenia, w celu wytwarzania energii elektrycznej lub ciepłej, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 3, o mocy ciepłej rozumianej jako ilość energii wprowadzonej w paliwie do instalacji w jednostce czasu przy nominalnym obciążeniu tych instalacji, nie mniejszej niż 25 MW, a przy stosowaniu paliwa stałego – nie mniejszej niż 10 MW;

Uzasadnienie opinii

Z treści „*Raportu*” wynika że w ramach infrastruktury do funkcjonowania Lotniska w tzw. obszarze lotniczym oraz lądowym niezbędne jest awaryjne zasilanie w energię elektryczną. Awaryjne zasilanie stanowić będzie 30 % mocy przyłączeniowej, tak więc zgodnie z danymi zawartymi w pkt.8.1.3 Tom II „*Raportu*” moc cieplna zainstalowanych agregatów prądotwórczych rozumiana jako ilość energii wprowadzonej w paliwie do instalacji w jednostce czasu przy nominalnym obciążeniu tych instalacji będzie większa niż 25 MW. W/w moc cieplna w swoim bilansie nie obejmuje agregatów systemu gromadzenia i przetwarzania danych (brak danych). Agregaty prądotwórcze Lotniska (18 szt.) zostaną zainstalowane w głównych stacjach elektroenergetycznych (RPZ). Agregaty ujęte w emisji hałasu instalacyjnego.

Pkt 14)

instalacje do powierzchniowej obróbki substancji, przedmiotów lub produktów z zastosowaniem rozpuszczalników organicznych, z wyłączeniem zmian tych instalacji polegających na wprowadzeniu do ciągu technologicznego kontenerowych urządzeń odzysku rozpuszczalników;

Uzasadnienie opinii

Z treści „*Raportu*” wynika ,że w strefie operacyjnej Lotniska w obiektach MRO² pracować będzie lakiernia. Obiekty MRO to warsztaty i hangary, które zajmują się profesjonalną obsługą techniczną statku powietrznego zgodnie z programem obsługi technicznej danego typu/egzemplarza statku powietrznego. Brak danych o parametrach obiektu.

Pkt 17)

instalacje do budowy lub naprawy statków powietrznych;

Uzasadnienie opinii

Z treści „*Raportu*” wynika ,że w strefie operacyjnej Lotniska w obiektach MRO prowadzona jest obsługa, naprawy i przeglądy statków powietrznych. Brak danych o parametrach obiektu.

Pkt 20)

instalacje do produkcji mas bitumicznych;

² MRO- Maintenance, Repair & Overhaul) Obsługa techniczna statków powietrznych

Uzasadnienie opinii

Z treści „*Raportu*” wynika, że na etapie budowy inwestycji pracować będą na różnych odcinkach (lotnisko, drogi) instalacje do produkcji mas bitumicznych.

Praca wytwórni mas bitumicznych uwzględniona jest w emisji zanieczyszczeń z etapu budowy do 2029r., oraz rozbudowy- horyzont czasowy 2029-2044 (Tabela IV.4-141, IV.4.142) oraz emisji hałasu instalacyjnego.

Pkt 34)

instalacje do dystrybucji:

a) ropy naftowej,

b) produktów naftowych,

c) substancji lub mieszanin, w rozumieniu odpowiednio art. 3 pkt 1 i 2 rozporządzenia nr 1907/2006, niebędących produktami spożywczymi – z wyłączeniem stacji paliw gazu płynnego lub sprężonego;

Uzasadnienie opinii

Z treści „*Raportu*” wynika, że na etapie budowy i jak i eksploatacji Przedsięwzięcia pracować będą instalacje do dystrybucji paliw (stacje paliw kontenerowe i stacjonarne). Wymieniona z nazwy stacja paliw w obszarze lądowym Lotniska. Brak odniesienia do wielkości emisji.

Pkt 57)

zabudowa usługowa inna niż wymieniona w pkt 56, w szczególności szpitale, placówki edukacyjne, kina, teatry lub obiekty sportowe, wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą:

b) nieobjęta ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego albo miejscowego planu odbudowy, o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż:

– 0,5 ha na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–3 tej ustawy,

– 2 ha na obszarach innych niż wymienione w tiret pierwsze;

Uzasadnienie opinii

Z treści „*Raportu*” wynika, że w obszarze lądowym Lotniska zabudowa usługowa typu hotele, budynki komercyjne łącznie z towarzyszącą im infrastrukturą stanowiąc będą powierzchnię zabudowy powyżej 2 ha. Uwzględniona powierzchniowo emisja hałasu instalacyjnego.

W związku z powyższym należy wyjaśnić cel pominięcia w/w przedsięwzięć pkt. 3.2.2 Tom I „*Raportu*”.

4.3 Ponowna ocena

W treści „*Raportu*” autorzy wielokrotnie przywołują odniesienie do ponownej oceny oddziaływania na etapie pozwolenia na budowę³.

Co będzie przedmiotem ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na etapie pozwolenia na budowę, jeżeli *Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, nie zawiera wykazu planowanych przedsięwzięć zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., (Dz. U. 2019 poz.1839 z póź.zm.);

W przedmiotowej dokumentacji dochodzi również do dzielenia przedsięwzięć⁴ (np. hotele , usługi komercyjne kwalifikowane są odrębnie).

4.4 Informacja o finansowaniu inwestycji z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027

We Wniosku brak informacji o źródłach finansowania zamierzenia inwestycyjnego jakim jest Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania. W przypadku finansowania inwestycji z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, „*Raport*” należy uzupełnić o analizę spełniania zasady „nie czyni poważnej szkody” (DNSH), w rozumieniu art.17 rozporządzenia (UE) nr 2020/832 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027.

4.5 Hałas lotniczy

4.5.1 Braki formalne

W „*Raporcie*” pominięto szereg aspektów Przedsięwzięcia mających istotny wpływ na emisję hałasu w fazie jego eksploatacji. Niektóre elementy zostały uwzględnione w sposób nie odpowiadający ich faktycznemu sposobowi funkcjonowania:

- W „*Raporcie*” i załącznikach brak jednoznacznej informacji nt. roli Portu Lotniczego im.F.Chopina w Warszawie w ruchu lotniczym;
- W „*Raporcie*” i załącznikach brak dokumentu potwierdzającego uzgodnienie z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej tras ruchu lotniczego;
- W „*Raporcie*” brak informacji nt. przebazowania i budowy lotniska rządowego co jest istotne w przypadku przyjętego założenia, że w 2029 r. przestanie funkcjonować Port Lotniczy im. F. Chopina ;

³ Art.88 ust.1 *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. 2008 Nr 199,

⁴ Art.3 ust.1 pkt 13 *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. 2008 Nr 199 poz.1227), **przedsięwzięciu** – rozumie się przez to zamierzenie budowlane lub inną ingerencję w środowisko polegającą na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu, w tym również na wydobywaniu kopalin; przedsięwzięcia powiązane technologicznie kwalifikuje się jako jedno przedsięwzięcie, także jeżeli są one realizowane przez różne podmioty;

- „*Raport*” zakłada wykorzystanie części inwestycji na potrzeby Sił Powietrznych RP. Takie funkcje wymuszają istotne zmiany w strukturze lotniska względem opisanej funkcji cywilnej. W analizowanym opracowaniu całkowicie pominięto wpływ obiektów infrastruktury wojskowej. Nie udokumentowano również konsultacji projektu z odpowiednimi organami sił zbrojnych.
- W „*Raporcie*” (punkt 3.1) stwierdzono konieczność przeniesienia lotniczej działalności komercyjnej (ruchu cywilnego) z Lotniska Chopina. Autorzy nie precyzują jednakże planów dotyczących pozostałych aspektów działalności tego obiektu. Nie wzięto zatem pod uwagę konieczności (ani też nie stwierdzono wyraźnie braku takiej konieczności) zmiany lokalizacji I Bazy Lotnictwa Transportowego z uwzględnieniem jej infrastruktury. W związku z tym w obliczeniach nie uwzględniono wpływu przeniesienia tej funkcji Portu Lotniczego im. Chopina. Zmiany w modelu obliczeniowym CPK dotyczą w takim wypadku zmian w przewidywanych typach użytkowanych samolotów i śmigłowców, uwzględnienia dodatkowych płyt postojowych i pawilonu VIP a także pozostałej infrastruktury technicznej.
- W „*Raporcie*” do obliczeń przyjęto park samolotów (typ, generacja) nieodpowiadający planowanym zamierzeniom lotów długodystansowych.
- W „*Raporcie*” nie uwzględniono likwidacji lotnisk zlokalizowanych w pobliżu CPK. Nie ma również jednoznacznego określenia zakresu ich zakresu dalszego funkcjonowania. Pozostawienie lub likwidacja tych lotnisk będzie miało wpływ na:
 - 1) organizację ruchu lotniczego CPK – w kontekście możliwości wykorzystania tras startów i lądowań samolotów oraz wyznaczenia optymalnych ze względu na hałas profili startów i lądowań,
 - 2) zmianę liczby obsługiwanych pasażerów,
 - 3) dobór typów użytkowanych samolotów pod kątem obsługi połączeń regionalnych,
 - 4) dostosowanie planów zagospodarowania przestrzennego,
 - 5) drastycznej zmiany planów dalszego rozwoju terenów w pobliżu planowanych do likwidacji lotnisk regionalnych.

4.5.2 Oddziaływania skumulowane

Brak oficjalnych decyzji nt. całkowitego zamknięcia Portu Lotniczego im. F. Chopina (wstrzymanie lotów komercyjnych w 2029 r. nie przesądza o jego likwidacji ,brak informacji o relokacji lotniska rządowego) podważa wiarygodność przyjętych założeń o braku oddziaływania skumulowanego obu lotnisk.

W „*Raporcie*” nie przedstawiono precyzyjnych informacji dotyczących zakresu przejęcia funkcji Portu Lotniczego im. F. Chopina. Niepełna likwidacja Portu Lotniczego im. Chopina skutkująca realizowaniem na tym lotnisku pewnej (nieokreślonej w „*Raporcie*”) liczby startów i lądowań statków powietrznych będzie przyczyną emisji hałasu lotniczego a w konsekwencji pojawieniu oddziaływania skumulowanego. Zakładając analogiczny do obecnego przebieg tras startów i lądowań z Portu Lotniczego im. F. Chopina oddziaływania skumulowane hałasu lotniczego będą występowały w rejonie Pruszkowa i jego okolic.

4.5.3 Środowiskowy wpływ katastrof lotniczych

Działalność lotniska nierozdzielnie łączy się z potencjalnym ryzykiem wystąpienia katastrofy lotniczej. Ten aspekt planowania działalności lotniska opisano w szczególności w dokumentach ICAO i jako taki powinien być rozważony w "Raporcie". Rezerwa terenu i analiza ryzyka powinna być wzięta pod uwagę przy wyznaczeniu obszaru ograniczonego użytkowania.

5 WERYFIKACJA PRAWIDŁOWOŚCI ORAZ ZAKRESU PRZYJĘTYCH ZAŁOŻEŃ I DANYCH WEJŚCIOWYCH

Wynik oceny akustycznych oddziaływań na środowisko każdego przedsięwzięcia, a więc i CPK, jest ściśle zależny od danych wejściowych przyjętych do obliczeń. Tymczasem na podkreślenie zasługuje, że niektóre dane wejściowe, na których bazuje rozważany „Raport” są mało rzetelne.

Poniżej przedstawiono poszczególne uwagi.

5.1 Hałas lotniczy

5.1.1 Trasy ruchu lotniczego

Z treści „Raportu” wynika, że uwzględniono w nim trasy ruchu lotniczego wyłonione w ramach konsultacji z PAŻP (T.II, str. 66). Tymczasem bezspornym pozostaje że konsultacje nie przesądzą o finalnym przebiegu tychże tras. Zatem dane wejściowe w przedmiotowej materii przyjęte w omawianym „Raporcie” do obliczeń nie są wiarygodnie udokumentowane.

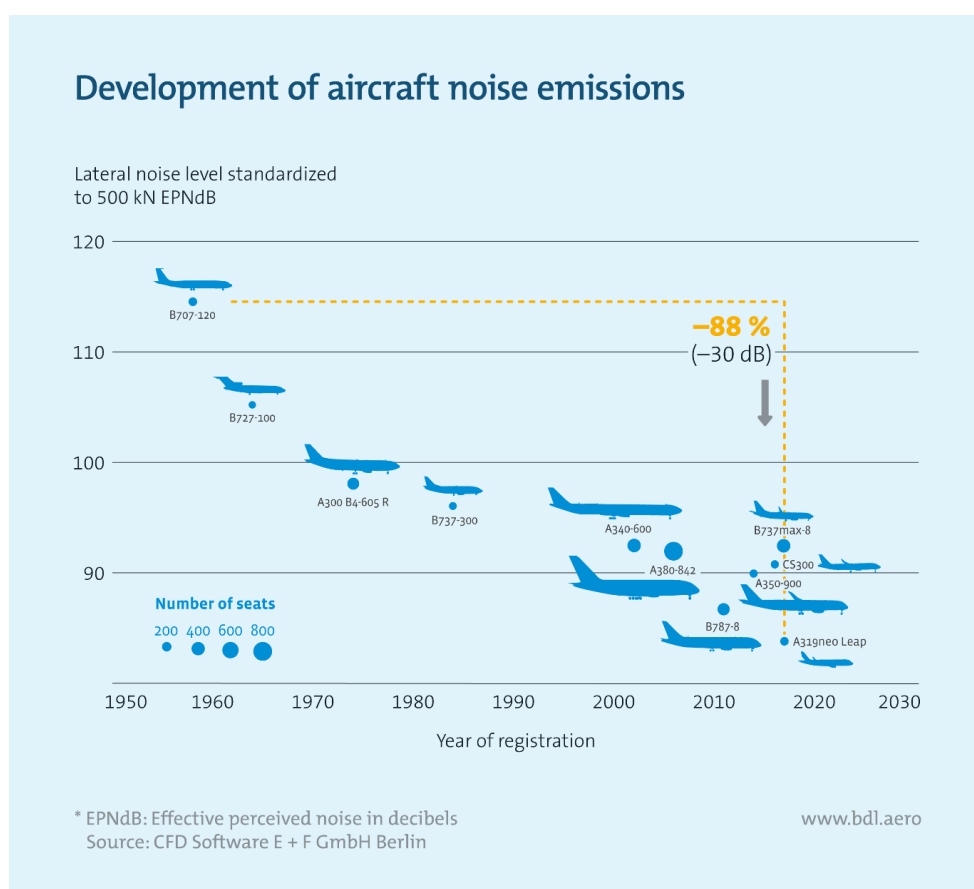
Na poniższym rysunku przedstawiano lokalizację pobliskich lotnisk, których istnienia nie uwzględniono w przebiegu tras. *Raport* nie zakłada równocześnie likwidacji tych obiektów.

w stosunku do Boeingów. W obliczeniach uwzględnione samoloty, które już dziś wycofane są z użytku w Polsce: ATR72 i ATR42 (T. II str. 69, tab. 4-5, T. IV cz. 1 str. 30), pomijając udział nowych konstrukcji.

Przyczyną tego stanu rzeczy jest przede wszystkim brak zatwierdzonego planu generalnego lotniska, poprzedzonego rzetelnymi analizami ekonomicznymi i operacyjnymi, z których to dopiero wynika obliczeniowy park samolotów oraz liczba operacji lotniczych. W opracowaniu nie przedstawiono udokumentowanych analiz dotyczących prognoz kształtowania się natężenia ruchu lotniczego na rozważanym lotnisku w wyznaczonym horyzoncie czasowym (lata: 2029 i 2044). Przyjęte do obliczeń wartości natężenia ruchu lotniczego pochodzą z doniesień prasowych (T.III, str. 27).

Przestawione w „*Raporcie*” wyjaśnienie, że przyjęcie takiej, a nie innej floty lotniczej wynika z potrzeby zachowania zasady *przezorności* nie zasługuje na uwzględnienie. Z natury rzeczy hałas emitowany przez samoloty funkcjonujące na CPK nie może być jednoznacznie określony jako mniejszy. Zmiany w emisji hałasu pojawiają się bowiem w różnych fazach lotu, na różnych kierunkach i niejednokrotnie w strefach położonych w pobliżu jak i w zróżnicowanej odległości od lotniska. Stąd rzeczywiste wartości poziomu dźwięku mogą być większe, nie zaś mniejsze.

Reasumując, w prognozowaniu struktury floty powietrznej mającej operować w CPK „*Raport*” nie uwzględniono faktu redukcji hałasu emitowanego przez kolejne generacje samolotów pasażerskich oraz planowanych kolejnych zmian zaostżenia dopuszczalnych wartości certyfikacyjnych poziomów hałasu opracowanych w ICAO.



Rysunek 2 Certyfikacyjne poziomy hałasu statków powietrznych. Źródło: BDL.

Duże wątpliwości budzi przyjęte założenie obsługi tak dużej liczby pasażerów. Wiąże się to oczywiście z liczbą planowanych operacji lotniczych w ciągu doby. Szczególnie dotyczy to roku 2029.



Rysunek 3 Lotniska o największej liczbie obsługiwanych pasażerów

W Tom II pkt 4.2.1 przyjęte założenia liczby pasażerów na poziomie 29,4 mln w 2029 rok oraz 49,9 mln w 2044 rok przy założonej liczbie operacji lotniczych jest przeszacowana.

Przedstawiona w Tomie II (Tabela II. 4-2) szacunkowa roczna liczba operacji lotniczych w perspektywie roku 2044 wynosi 390 tys. Tymczasem przyjęte w „*Raporcie*” do określenia zasięgów oddziaływania hałasu natężenie ruchu w wysokości 1407 operacji na dobę w odniesieniu do 1 roku daje w efekcie ok. 513 tys. Oznacza to, że obliczone zasięgi oddziaływania hałasu są znacznie przeszacowane i nie pozwalają na stwierdzenie faktycznego oddziaływania.

5.1.3 Wykorzystanie dróg startowych

W „*Raporcie*” założono wykorzystanie każdej z dróg startowych zarówno do startów jak i lądowań. Praktyka lotnicza wskazuje, że jedna z dróg wykorzystywana jest do startów, druga zaś do lądowań. O ile tak przyjęte w „*Raporcie*” założenie miałoby uzasadnienie w przypadku oceny potencjalnej najbardziej niekorzystnej sytuacji akustycznej, to nie znajduje ono przy określaniu długookresowych wskaźników oceny hałasu L_{DWN} i L_N . Stąd mapy rozkładu tych wartości opracowane przy założeniu równomiernego rozkładu startów i lądowań na obu drogach startowych, a co za tym idzie przedstawione w opracowaniu skutki zdrowotne oddziaływania hałasu lotniczego dla społeczności lokalnej, są wyznaczone nieprawidłowo.

Analiza oceny akustycznych oddziaływań CPK na środowisko, o której mowa w T.IV.2. pkt. 4.2.2.3.1.5. „*Raportu*” nie pozwala na ustalenie czy *de facto* dotyczy najniekorzystniejszej doby w obrębie roku, do czego obliguje przepis art. 112a ust. 1 pkt b ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2022 poz. 2556, z późn. zm.) oraz § 2 rozporządzenia

Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 poz. 112), czy też doby o uśrednionym natężeniu ruchu lotniczego na przestrzeni roku (patrz: graficzne zobrazowanie oddziaływań akustycznych). Przedstawione w opracowaniu tekstowym mapy nie wskazują jednoznacznie czy autorzy posługują się obowiązującymi wskaźnikami L_{AeqD} i L_{AeqN} czy też wskaźnikami L_{DWN} i L_N .

W oparciu o zamieszczone w „*Raporcie*” informacje nie można ustalić, czy przedmiotowe obliczenia dotyczą maksymalnej liczby operacji lotniczych na każdej z wytypowanych tras dolotu i odlotu (T IV. 2 str. 82). Przedstawione bowiem mapy rozkładu poziomu dźwięku prezentują wynik akustycznego modelowania tras startów i lądowań (rozkład ruchu lotniczego na poszczególne trasy) oraz podziału operacji na porę dnia, wieczoru i nocy w ujęciu średniorocznym. Takie podejście nie pozwala na wyznaczenie faktycznej obwiedni poziomu hałasu, odzwierciedlającej najbardziej niekorzystną sytuację w otoczeniu lotniska.

Jakkolwiek autorzy „*Raportu*” dodatkowo utrzymują, że zwiększenie przyjętych do analiz natężeń ruchu i ewentualne zróżnicowanie akustycznych parametrów floty może spowodować wzrost poziomu hałasu zaledwie o 1 dB, to nie pozostaje to bez znaczenia na przebieg granic ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko, a więc w tym przypadku na tereny o największej gęstości zaludnienia wokół Warszawy (tzw. pasmo zachodnie, a w tym: Pruszków; Miasta Ogrody: Brwinów, Milanówek, Podkowa Leśna; Grodzisk Mazowiecki; a ponadto gmina Ożarów i gmina Błonie).

Jednocześnie na podkreślenie zasługuje, że wspomniana w „*Raporcie*” konieczność rozszerzenia obszaru ograniczonego użytkowania (OOU) w odniesieniu do Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie nie ma swoje źródło w doniesieniach prasowych.. „ Tymczasem analiza porealizacyjną sporządzona w 2019 r. nie potwierdziła zasadności zmian przebiegu granic OOU dla ww. Portu.

Natomiast porównania przebiegów i statystyk OOU dla rozpatrywanej inwestycji CPK oraz Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie przedstawione w V tomie „*Raportu*” ze względu na odmienny sposób ich wyznaczenia są merytorycznie niepoprawne i wprowadzają w błąd.

5.2 Hałas instalacji

Lotnisko, oprócz hałasu komunikacyjnego (lotniczego i naziemnego), będzie źródłem hałasu instalacji, które obejmuje wszystkie inne źródła hałasu niż komunikacyjne. Źródła te są związane z eksploatacją urządzeń, instalacji i obiektów niezbędnych do funkcjonowania lotniska i układu drogowego na etapie prac przygotowawczych i budowy i eksploatacji.

5.2.1 Etap prac przygotowawczych i budowy

Ze względu na brak szczegółowych danych, model akustyczny oparto na standardowej w takich przypadkach koncepcji zastępczych źródeł powierzchniowych, zlokalizowanych w obszarze funkcjonowania rzeczywistych źródeł hałasu, których poziom emisji jest taki sam jak łączny poziom emisji wszystkich źródeł rzeczywistych.

Na podstawie :

Tom IV „*Raportu*” Tabela IV. 4-2 - rodzaj, moc urządzenia, szacunkową liczbą sprzętu i maszyn oraz stopień wykorzystania ,

Tom IV „*Raportu*” Tabela IV. 4-3 - poziom mocy akustycznej sprzętu, *LWA* i źródło danych na podstawie, którego ustalono ten poziom (z listy przedstawionej powyżej, w pkt (b)) oraz przyjęty czas emisji hałasu (wyrażony jako procent czasu oceny);

Tom IV „*Raportu*” Tabela IV. 4-4 - równoważny poziom mocy skorygowany o czas emisji i liczbę wykorzystanych sprzętów tego samego rodzaju, *LWA,em,n*, oraz całkowity równoważny poziom mocy akustycznej, od wszystkich sprzętów wykorzystywanych w tej dobie, *LWA,eq*.

Tom IV „*Raportu*” Tabela IV. 4-10- rodzaj i szacowana dobowa liczba sprzętu w na etapie prac budowlanych

Tom IV „*Raportu*” Tabela IV. 4-11 - poziom mocy akustycznej, *LWA*, sprzętu planowanego do wykorzystania na etapie prac budowlanych

przyjęto, że emisja hałasu z 1 m² obszaru jednostkowego frontu robót wynosi 65 dB/m² w całym czasie oceny.

Zasięg oddziaływania dla tego etapu wyznaczono przy założeniu, że oddziaływanie będzie miało charakter krótkotrwały. Zapis dotyczący tego, że prace budowlane nie będą hałaśliwe budzi wątpliwości, ponieważ nie jest poparty żadnymi analizami. Analiza tabeli IV.4-10 wykazała, że w „*Raporcie*” przyjęto dobowy harmonogram pracy maszyn budowlanych bez podziału na porę dnia i porę nocy. W związku z powyższym przedstawione zasięgi oddziaływania hałasu na etapie budowy nie odzwierciedlają faktycznego oddziaływania w porze dnia i w porze nocy.

5.2.2 Etap eksploatacji

Ze względu na brak na etapie przygotowania „*Raportu*” szczegółowego PZT oraz koncepcji technologicznych i wentylacji, przedstawione w dokumentacji dane o źródłach hałasu instalacyjnego i parametrach jego emisji mają charakter szacunkowy. W tabeli dotyczącej źródeł hałasu przedstawione są wprawdzie moce urządzeń lecz autorzy nie podają sposobu obliczenia parametrów zastępczych źródeł hałasu (mocy akustycznej i powierzchni).

Analizy akustyczne zaprezentowane w Tomie IV „*Raportu*” wykonano metodą oszacowania, dlatego charakteryzują się relatywnie dużą niepewnością. Wprawdzie autorzy twierdzą, że prognozowany zasięg oddziaływania akustycznego związany z hałasem instalacji został wyznaczony jako oszacowanie z góry ale nie ma na to poparcia w założeniach.

W przedstawionych w „*Raporcie*” analizach akustycznych dokonano wstępnego oszacowania źródeł hałasu i parametrów jego emisji oraz przedstawiono prognozy oddziaływania z uwzględnieniem propagacji fali akustycznej w przestrzeni otwartej bez uwzględnienia zjawiska ekranowania przez budynki infrastruktury lotniska. W rzeczywistości liczne obiekty kubaturowe lotniska potencjalnie będą barierą na drodze propagacji fali akustycznej (hałasu) powodując ograniczenie jego oddziaływania, ale też w zależności od rozwiązań projektu budowlanego mogą wymagać zastosowania wielu instalacji, które mogą stanowić dodatkowe źródła emisji hałasu do środowiska takie jak agregaty prądotwórcze i inne urządzenia stanowiące wyposażenie infrastruktury lotniska.

Na tym etapie oddziaływanie hałasu będzie miało charakter długotrwały. Wstępna koncepcja zagospodarowania lotniska, nie uwzględnia szczegółowego i docelowego rozmieszczenia wszystkich komponentów infrastrukturalnych, w tym obiektów kubaturowych, które będą miały istotny wpływ na wielkość emisji hałasu instalacji, a także jego propagację.

Autorzy raportu podają, że przez brak danych w odniesieniu do lokalizacji i wysokości, w modelu akustycznym dla etapu eksploatacji nie uwzględniono obiektów kubaturowych, które odbijają hałas, ale przede wszystkim ekranują hałas emitowany w kierunku terenów wymagających ochrony. Z nie wiadomych przyczyn sugerują, że należy się spodziewać, że faktyczne oddziaływanie akustyczne hałasu instalacji dla etapu eksploatacji będzie mniejsze od pokazanego w niniejszym raporcie. W rzeczywistości wnikliwa analiza uwzględniająca faktyczną lokalizację, ilość oraz moc zainstalowanych urządzeń może wykazać odwrotny efekt.

5.2.3 Hałas instalacji związany z obsługą samolotów

W analizach akustycznych dokonanych w ramach „*Raportu*” nie uwzględniono wszystkich operacji naziemnych będących źródłem emisji hałasu do środowiska – pominięto np. działalność bazy technicznej dla obsługi polskiego przewoźnika, w tym w szczególności stanowisk prób silników.

W „*Raporcie*” uwzględniono 13-to minutową pracę silników w trakcie próby naziemnej co nie ma uzasadnienia merytorycznego. Rutynowych próby naziemne silników oraz urządzeń towarzyszących odbywają się według bardzo ścisłego harmonogramu. Przeprowadzane są również naziemne testy z włączonymi silnikami zależnie od ich konkretnej potrzeby. Np. w przypadku; usunięcia usterki, planowych prac rewersowych, sprawdzenia prac podzespołów, prac remontowych związanych z wymianą silnika itd., Jest to szczególnie istotne oczywistej konieczności przeniesienia bazy technicznej LOTAMS. W takiej sytuacji należy przeprowadzić odpowiednie obliczenia emisji hałasu od tego obiektu. Przyjęte założenia są po prostu błędne. Ponieważ nie odniesiono się w właściwy sposób do planowanego przebazowania samolotów narodowego przewoźnika LOT wraz z jego zapleczem technicznym. Należy zwrócić uwagę, że powyższe elementy zostały wymienione w planowanej infrastrukturze lotniska: „Obiekty stanowią część infrastruktury w obszarze lotniczym Airside Facilities (A.2.8)”. Pojawiające się informacje na temat obsługi samolotów wskazują na brak wiedzy autorów o funkcjonowaniu nowoczesnego lotniska i technologii jego obsługi.

5.2.4 Wpływ na faunę

W „*Raporcie*” nie odniesiono się właściwie do wpływu oddziaływań akustycznych na ptaki i ssaki bytujące w szczególności w bezpośrednim sąsiedztwie CPK.

Przyjęto bezrefleksyjnie, że poza izofoną 70 dB nie będzie występować negatywny wpływ hałasu na gniazdowanie ptaków. Pomijając fakt, że nie wskazano jakiego czasu odniesienia dotyczy przedmiotowa wartość 70 dB, to pozostaje ona w sprzeczności z treścią Części I pt. „Wpływ ruchu lotniczego na ptaki”, autorów: Michała Skakuj, Ignacego Kitowskiego i Doroty Łukasik. W tej publikacji progiem oddziaływania, poza którym kończy się ponadnormatywne akustyczne oddziaływanie, jest 55 dB przy czasie ekspozycji 12-24 godzin w ciągu doby. Jednocześnie zaznaczyć należy, że w dotychczasowej praktyce, na lotniskach w Polsce takich między innymi jak Dęblin, Krywlany, Dątki, Modlin, przyjęto całodobowy poziom równoważny L_{Aq24h} i oczywiście dla innych wartości dopuszczalnych niż 70 czy 55 dB .

W tym stanie rzeczy racjonalnym rozwiązaniem byłoby również uwzględnienie materiałów w przedmiotowej materii pozostających w dyspozycji Towarzystwa Ochrony Ptaków. Stąd uznano za zasadne ponowne wykreślenie uzgodnionej w gronie ekspertów mapy akustycznej obrazującej zasięg ponadnormatywnego oddziaływania hałasu lotniczego gniazdowanie ptaków.

5.3 Hałas drogowy

5.3.1 Etap prac przygotowawczych i budowy

Ze względu na brak szczegółowych danych, model akustyczny oparto na standardowej w takich przypadkach koncepcji zastępczych źródeł powierzchniowych, zlokalizowanych w obszarze funkcjonowania rzeczywistych źródeł hałasu, których poziom emisji jest taki sam jak łączny poziom emisji wszystkich źródeł rzeczywistych.

Założono taką samą wielkość emisji jednostkowej jak dla prac przygotowawczych w części lotniskowej, tj. 65 dB/m² oraz przyjęto, że front robót to pas terenu o szerokości 50 m, po 25 m z każdej strony licząc od osi drogi.

Zasięg oddziaływania dla tego etapu wyznaczono przy założeniu że drogowej front prac przygotowawczych będzie się przesuwiał, oddziaływanie będzie więc miało charakter krótkotrwały.

Etap budowy obejmie wybudowanie ok.51 km nowych dróg i przebudowę ok.5 km. Ich zestawienie oraz przebieg przedstawiono na Rysunek IV. 4-73 oraz w Tabela IV. 4-54 „Raportu”.

W celu obliczenia poziomu hałasu drogowego w środowisku wykorzystano następujące dane:

- natężenie ruchu pojazdów z podziałem na pojazdy lekkie i ciężkie (powyżej 3,5 t) oraz z podziałem na porę dnia i porę nocy;
- prędkość pojazdów z podziałem na porę dnia i porę nocy;
- rodzaj nawierzchni drogi;
- rodzaj ruchu (płynny, niejednostajny).

Na etapie budowy, dla wszystkich dróg przyjęto nawierzchnię asfaltową bez właściwości tłumiących dźwięk.

Analizy obliczeniowe hałasu drogowego zostały wykonane poprawnie.

5.3.2 Etap realizacji

Hałas transportu lądowego na etapie eksploatacji planowanego Przedsięwzięcia będzie powodowany poprzez ruch pojazdów drogowych oraz pojazdów szynowych na nowopowstałych drogach oraz liniach kolejowych.

W celu obliczenia poziomu hałasu drogowego w środowisku wykorzystano następujące dane:

- natężenie ruchu pojazdów z podziałem na pojazdy lekkie i ciężkie (powyżej 3,5 t) oraz z podziałem na porę dnia i porę nocy;
- prędkość pojazdów z podziałem na porę dnia i porę nocy;
- rodzaj nawierzchni drogi;

- rodzaj ruchu (płynny, niejednostajny).

Na etapie eksploatacji, dla wszystkich dróg przyjęto nawierzchnię asfaltową bez właściwości tłumiących dźwięk.

Hałas drogowy występował będzie nieustannie na etapie eksploatacji CPK. Wynika to m. in. z faktu, że główna działalność lotniska jaką jest przewóz pasażerów i towarów odbywała się będzie przez całą dobę. Z tego względu oddziaływanie hałasu transportu drogowego będzie występowało zarówno w porze dziennej, jak i w porze nocnej.

Analizy obliczeniowe hałasu drogowego zostały wykonane zgodnie z obowiązującą metodyką.

6 WYNIKI PRZEPROWADZONYCH POMIARÓW I OBLICZEŃ

Analiza „*Raportu*” wykazała, że przeprowadzone pomiary akustyczne nie zostały wykonane zgodnie z wymaganiami metodyki referencyjnej, o czym zaświadcza np. fakt, że w sprawozdaniu 041H_2022_2031 nie wykluczono wyników pomiarów wykonanych miernikiem typu SVAN 971A przy wilgotności powietrza przekraczającej wartość dopuszczoną przez producenta, tj. 90%. Ponadto do obliczenia zasięgu emisji hałasu wykorzystano program AEDT, który nie jest zgodny z punktem H załącznika nr 1 rozporządzenia dotyczącego metodyki referencyjnej.

Nie przedstawiono dowodów zgodności wyników obliczeń z metodą obliczeniową wymaganą w wyżej wymienionym załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U. 2011 nr 140 poz. 824).

7 WERYFIKACJA DOBORU I WARIANTÓW ALTERNATYWNYCH

Punktem wyjścia do analiz lokalizacyjnych w ramach Raportu OOŚ było Studium Lokalizacyjne dla Projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego, opracowane na zlecenie Polskiego Funduszu Rozwoju S.A. (dalej: Studium Lokalizacyjne PFR). W ramach tego Studium w wyniku wielokryterialnej analizy wskazano Baranów jako preferowany obszar dla lokalizacji Lotniska w zakresie przestrzennym odpowiadający potrzebom rozwojowym dla Fazy 2 (w tym przypadku dla 4 dróg startowych wraz z całą niezbędną infrastrukturą).

Lokalizacja w Baranowie przeważała nad drugą w kolejności lokalizacją Grójec/Tarczyn przede wszystkim ze względu na mniejszy obszar zalesiony, mniejszy udział niezdatnych do posadowienia inwestycji gruntów, mniejszą liczbę budynków mieszkalnych i specjalnych w OOU oraz niższy koszt pozyskania gruntów. Ponadto, niższe koszty pozyskania gruntów, wykupu i usunięcia budynków oraz wymiany gruntów niezdatnych do posadowienia budynków, a także wysokość nakładów kapitałowych (CAPEX) inwestycji, zasadniczo wpłynęły na wybór lokalizacji w Baranowie.

Granice obszaru lokalizacji Lotniska w Baranowie zostały zdefiniowane przy użyciu elementów ograniczających w sposób następujący:

- od północy – poprzez rzekę Pisia (powstającą z połączenia rzek Pisi Gągoliny i Pisi Tucznej oraz miejscowość Szymanów;

- od wschodu – poprzez rzekę Pisię Tuczna oraz miejscowość Baranów, przy czym są to granice wynikające jednocześnie z konieczności ograniczenia negatywnego oddziaływania hałasowego na silnie zurbanizowane obszary Warszawy i jej okolic;
- od południa – poprzez autostradę A2;
- od zachodu – poprzez drogę krajową nr 50.

Opisu analizowanych wariantów dokonano w Tomie II. pkt. 3 „*Raportu*”.

Ze względu na złożoność Przedsięwzięcia i powiązania lokalizacyjne między poszczególnymi komponentami zdecydowano się na wykonanie oceny oddziaływania dla dwóch poziomów.

Pierwszy poziom analiz wariantowych odnosi się do wariantów lokalizacyjnych: Lotniska, Węzła Kolejowego i Dróg. W powiązaniu z rozpatrywanymi 6 wariantami lokalizacji Lotniska przeanalizowano konieczność przełożenia odcinków cieków, które będą kolidowały z planowanym obszarem Lotniska. Opracowane zostały wstępne trasowania nowych odcinków cieków odpowiednio do 6 wariantów lokalizacji dróg startowych i stacji kolejowej.

W zakresie przełożenia linii elektroenergetycznych, ich lokalizacje były pochodną rozpatrywanych wariantów lokalizacyjnych Lotniska. Ostatecznie dla nowych lokalizacji odcinków linii elektroenergetycznych opracowano jeden optymalny i akceptowalny wariant przebiegu.

W ramach Poziomu 2 zaś wykonano ocenę oddziaływania dla wariantów techniczno-lokalizacyjnych, które powstały z połączenia trzech głównych komponentów po wyborze najlepszych pod względem środowiskowym rozwiązań z Poziomu 1.

Porównanie wariantów Poziomu 1 zawierają tabele V.1-2 do V.1-13 tom V „*Raportu*”.

Porównania wariantów Poziomu 2 zawierają tabele V.1-14 do 1.1-18 tom V „*Raportu*”.

Najkorzystniejszym wariantem w ramach oceny oddziaływania na Poziomie 2 jest Wariant 1 proponowany przez wnioskodawcę (Wariant 1 proponowany przez wnioskodawcę – jako połączenie trzech wariantów z Poziomu 1: NW-lotnisko + W25-kolej + C2-drogi).

Na podstawie analizy wielokryterialnej jest on najbardziej korzystny zarówno pod względem analizowanych elementów społecznych jak: oddziaływania społeczne i zagospodarowanie społeczne, jak i pod względem elementów abiotycznych jak: wody powierzchniowe i powierzchnia ziemi. Równie dobrze Wariant 1 kształtuje się na tle oceny elementów biotycznych, gdzie najkorzystniej wypadł dla siedlisk przyrodniczych, ptaków czy ryb, ssaków oraz bezkręgowców wodnych i lądowych.

Pod względem formalnym wyboru wariantów alternatywnych i wariantu najkorzystniejszego dla środowiska dokonano w sposób prawidłowy.

Pod względem prognozowanego zasięgu emisji hałasu wybrany wariant 1 (położenia dróg startowych NW) nie jest wariantem o najmniejszym oddziaływaniu wykazany w „*Raporcie*”.

W rejonie funkcjonowania lotniska w Baranowie obsługiwane są co najmniej cztery lotniska: Warszawa – Modlin, Warszawa – Babice, Warszawa – Okęcie, Łódź – Lubinek oraz w niedługim czasie lotnisko Warszawa – Radom. Położenie dróg startowych na tych lotniskach w zasadniczy sposób wyznacza możliwości kierowaniem ruchem lotniczym w planowanym obszarze lokalizacji lotniczej części Centralnego Portu Komunikacyjnego w Baranowie. W wyborze wariantów brak profesjonalnego odniesienia się do tego zagadnienia. Możliwość

8 PROPONOWANE DZIAŁANIA OGRANICZAJĄCE ZASIĘG ODDZIAŁYWANIA HAŁASU DROGOWEGO (FAZA BUDOWY I ROZWIĄZAŃ DOCELOWYCH), HAŁASU LOTNICZEGO (ZASTOSOWANIA PROCEDUR ANTYHAŁASOWYCH)

8.1 Działania ograniczające zasięg hałasu drogowego (faza budowy i rozwiązań docelowych)

8.1.1 Faza prac przygotowawczych i budowy

Emisja hałasu z fazy budowy oprócz pracy maszyn i urządzeń budowlanych, związana jest z hałasem drogowym (ruch samochodów) m.in. z dowozu materiałów budowlanych , odbiorem odpadów itp.

Na etapie prac przygotowawczych wskazano w „*Raporcie*” możliwe naruszenie standardów akustycznych w środowisku wywołane pracą urządzeń i maszyn budowlanych.

Prawidłowo wskazano wdrożenie działań i procedur wymienionych m.in. w normie BS 5228-1:2009+A1:2014 *Kodeks postępowania w zakresie kontroli hałasu i wibracji na terenach budowlanych i otwartych – Część 1: Hałas* (The British Standards Institution 2014).

„*Raport*” zawiera wstępną lokalizację, przebieg i parametry akustyczne ekranów.

Docelowy kształt ekranów zostanie opracowany na etapie Projektów budowlanych , będzie uwzględniać zarówno szczegółowy projekt poszczególnych korytarzy drogowych, analizę możliwości technicznych realizacji ekranów, w tym analizę uwarunkowań BRD (bezpieczeństwa ruchu drogowego), ewentualnych kolizji z istniejącą infrastrukturą naziemną i podziemną, dostępu do posesji czy do-światła dla istniejących budynków zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego.

Zastosowane środki minimalizujące ocenia się pozytywnie, wskazują, że możliwe jest zapewnienie warunków komfortu akustycznego w środowisku w związku z oddziaływaniem hałasu drogowego.

Jednocześnie, rozważając przedstawione w „*Raporcie*” informacje nt. akustycznych oddziaływań na etapie budowy dostrzeżono:

- trudne do realizacji zalecenia odnoszące się do indywidualnego wyposażenia poszczególnych maszyn/urządzeń funkcjonujących w ramach procesów budowlanych w osłony akustyczne oraz abstrakcyjne zalecenia w zakresie akustycznego ekranowania robót drogowych (ekran akustyczny to inżynierska konstrukcja o określonych parametrach mających wpływ na propagację i minimalizację akustycznych oddziaływań, na stałe związana z gruntem, a nie parawan przemieszczany wraz z frontem robót).
- brak wyjaśnienia odnośnie proponowanych wałów ziemnych - kwestia ich skuteczności oraz miejsca pozyskiwania gruntu na ich budowę – na podkreślenie zasługuje wysoki koszt robót ziemnych (transport/przemieszczanie gruntu).
- brak wskazania na potrzebę wykorzystania środków natury psychologicznej łagodzących akustyczne oddziaływania na etapie budowy (np. informowanie i przeproszanie mieszkańców, w sposób miejscowo przyjęty, o fizycznej niemożliwości - wynikającej z istoty procesów budowlanych - eliminacji przedmiotowych uciążliwości; skonkretyzowane informowanie o terminach występowania tych uciążliwości).

8.1.2 Faza rozwiązań docelowych

Zastosowane w „*Raporcie*” środki minimalizujące hałas drogowy na etapie eksploatacji ocenia się pozytywnie.

Jedynym skutecznym sposobem ograniczenia ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego jest zastosowanie ekranów akustycznych.

„*Raport*” zawiera wstępną lokalizację, przebieg i parametry akustyczne ekranów (Tom IV i V).

Zastosowanie w/w jest warunkiem dotrzymania standardów akustycznych w środowisku w fazie eksploatacji przebudowywanych i realizowanych dróg.

Doprecyzowanie parametrów geometrycznych ekranów akustycznych (lokalizacja, wysokość, długość oraz powierzchnia) nastąpi na etapie Projektów budowlanych oraz przewidzianej procedury ponownej oceny oddziaływania środowisko, a ostateczna weryfikacja ich lokalizacji oraz poprawności doboru ich parametrów geometrycznych nastąpi na podstawie wyników analizy porealizacyjnej (ze szczególnym uwzględnieniem godzin szczytowych operacji lotniczych).

8.2 Działania ograniczające zasięg hałasu lotniczego (zastosowania procedur antyhałasowych)

W działaniach ograniczających zasięg hałasu lotniczego brak w „*Raporcie*” propozycji ograniczenia emisji hałasu w oparciu o dostępne i wykorzystywane w praktyce lotniczej rozwiązania: zarządzanie liczbą startów i lądowań, strukturą parków samolotów oraz natężenia ruchu szczególnie w porze nocy.

Niezbędnym elementem Raportu jest oczywiście uwzględnienie akustycznych limitów środowiskowych planowanego przedsięwzięcia oddziałujących na aglomerację Warszawską. Elementami, które nie zostały rozparzone w dostateczny sposób mającymi wpływ na przepustowość akustyczną ruchu lotniczego CPK są:

- właściwego doboru parku statków powietrznych przy wyznaczeniu zasięgu hałasu lotniczego na podstawie udokumentowanego certyfikatami hałasowymi już eksploatowanej nowej generacji turboodrzutowych samolotów pasażerskich (od 4 do 6 EPNdB),
- wykorzystanie optymalnej organizacji wykorzystania liczby startów z wykorzystaniem dwóch dróg startowych (np. naprzemienne operacje w celu nie kulminowania operacji na jednej drodze startowej – naprzemienny start i lądowanie)
- wyznaczenia stref najbardziej czułych ze względu na emisję hałasu (odpowiednie zaprojektowanie kolejności użytkowania tras dolotowych i odlotowych z lotniska)
- wskazanie obowiązku opracowania procedur antyhałasowych w oparciu o wyniki pomiarów ciągłego systemu monitorowania hałasu lotniczego,
- przedstawienie korzyści z zastosowania antyhałasowych profili podejścia do lądowania i kryteriów wskazujących na preferowane profile startów CDA, uwzględnienie wyników testowych profili startów w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina,
- analizy możliwości zastosowania odpowiednio zmodyfikowanego systemu Quota Count funkcjonującego w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina (poprzez zwiększenia liczby klas podziału samolotów użytkowanych na lotnisku oraz rozważenie możliwości zastosowania systemu Quota Count dla pory dnia)

Ze względu na stopień ogólności nie przedstawiono szczegółowych propozycji ograniczenia hałasu lotniczego, a w konsekwencji nie oceniono faktycznej skuteczności działań ograniczających zasięg oddziaływania.

9 ZAKRES ANALIZY POREALIZACYJNEJ I PROJEKT SYSTEMU MONITORINGU

9.1 Analiza porealizacyjna

Analiza porealizacyjna ma zostać wykonana w okresie nie dłuższym niż 18 miesięcy od dnia oddania Przedsięwzięcia lub jego poszczególnych komponentów do eksploatacji.

Wszystkie modele akustyczne wykorzystane w analizie porealizacyjnej do wyznaczenia faktycznego oddziaływania planowanego Przedsięwzięcia będą skalibrowane wynikami pomiarów hałasu w środowisku. Wszystkie pomiary hałasu muszą być wykonane przez akredytowane laboratorium pomiarowe.

W rozdziale 5.Tom V. dotyczącym analizy porealizacyjnej wskazano sposób jej realizacji oraz lokalizację punktów pomiarowych.

W przypadku hałasu drogowego (rozdział 5.3 Tom V) jak i instalacyjnego(rozdział 5.2 Tom V) zarówno dla etapu przygotowania inwestycji, budowy jak i eksploatacji zakres systemu monitoringu określony w „Raporcie ” Tom V. 5.1, 5.2 (tabele V.5-1, V.5-2) można uznać za wystarczający.

9.2 Hałas lotniczy. Projekt system monitorowania hałasu lotniczego

Zgodnie z Rozporządzenia Ministra Środowiska z 16 czerwca 2011 r. na lotnisku, na którym ma miejsce łącznie ponad 50 tyś. startów, lądowań i przelotów statków powietrznych w roku kalendarzowym, niezależnie od położenia lotniska należy prowadzić ciągłe pomiary hałasu lotniczego. CPK według prognozy DDFS dla horyzontu czasowego PAL0 (2029 r.) będzie obsługiwał dobowo około 920 operacji lotniczych co oznacza że będzie miał obowiązek prowadzenia ciągłego monitoringu hałasu lotniczego.

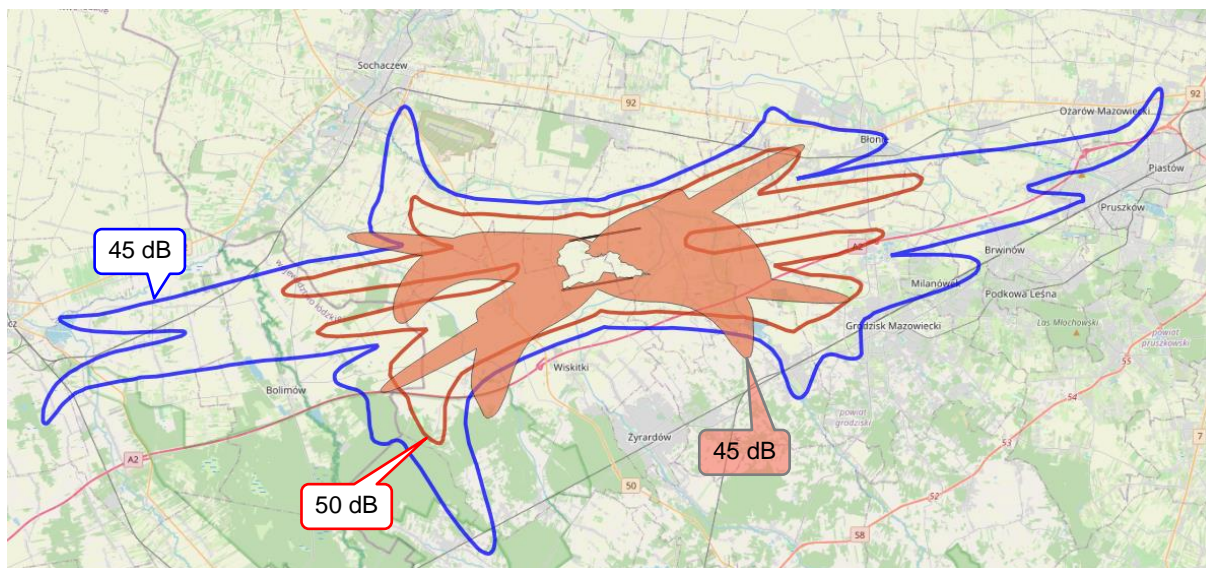
Zaproponowany w tomie V 4.1.1 „*Raportu*” system monitoringu hałasu lotniczego składający się z 12 punktów stałych wokół CPK oraz dwóch stacji pomiarowych mobilnych jest dalece niewystarczająca dla rozważanego CPK o dwóch drogach startowych i przewidywanym natężeniu ruchu lotniczego. Przeważająca liczba punktów monitoringu jest zlokalizowana w zbyt dużej odległości od lotniska. Punkty te nie obejmują wszystkich projektowanych tras startów i lądowań – jednocześnie na żadną z tych tras nie przypada więcej niż 1 punkt monitoringu, co w efekcie uniemożliwia realizację postulowanego w „Raporcie” celu polegającego na dokładnej kalibracji modelu obliczeniowego. Dobrze skonstruowane systemy pozwalają na efektywny monitoring oddziaływania lotniska, strategiczne zarządzanie hałasem poprzez udział w kształtowaniu ruchu lotniczego a także pozwalają na informowanie zarówno organów ochrony środowiska jak i społeczności lokalnych o stanie środowiska, który to stan nie jest limitowany do terenów położonych poza granicami OOU jak w przypadku omawianej koncepcji. Lokalizacja punktów monitoringu hałasu jedynie poza strefą OOU (jedynie na terenach chronionych akustycznie) nie wynika z zawartej w przywołanym w Raporcie Rozporządzeniu Ministra Środowiska metodyki referencyjnej, określającej zasady lokalizacji punktów ciągłego monitoringu hałasu. Przedstawiona propozycja systemu monitoringu

powinna dotyczyć kryteriów doboru lokalizacji punktów pomiarowych oraz propozycji współpracy w tym zakresie z organami ochrony środowiska. Istotnym elementem koncepcji monitoringu hałasu lotniczego jest przede wszystkim miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, na podstawie którego wraz z organami ochrony środowiska tworzy się system monitoringu.

9.3 Propozycja obszaru ograniczonego użytkowania

W niniejszej analizie za punkt odniesienia do oceny poprawności przedstawionej w „Raporcie” propozycji OOU przyjęto Port Lotniczy im. F. Chopina w Warszawie. Analizę przeprowadzono skupiając się w szczególności na zgodności wykorzystanych do zdefiniowania obszaru wskaźników oceny hałasu z obowiązującymi przepisami oraz możliwości wykorzystania wynikających z przebiegu OOU wniosków w celu strategicznego zarządzania hałasem oraz do planowania przestrzennego.

Na poniższym rysunku przedstawiono analizę porównawczą zasięgów ponadnormatywnego akustycznego oddziaływania CPK na środowisko przedstawionych w Raporcie oraz przebiegu granic OOU dla Lotniska im. F. Chopina.



Rysunek 4 OOU lotniska Okęcie w odniesieniu do zasięgu emisji hałasu od projektowanej inwestycji

Porównania przebiegów i statystyk OOU dla rozpatrywanej inwestycji oraz Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie przedstawione w V tomie *Raportu*, biorąc pod uwagę odmienny sposób jego wyznaczenia (por. punkt 4.3 niniejszej analizy) są w merytorycznie niepoprawne i wprowadzają w błąd.

Przeszacowane zasięgi oddziaływania mają także wpływ na nadmierny zasięg proponowanego Obszaru Ograniczonego Użytkowania, którego ustanowienie jest niezbędne dla rozpatrywanej Inwestycji, a także na koncepcję systemu monitoringu hałasu. Przedstawiona w opracowaniu propozycja OOU podzielonego na komponent podstawowy i dodatkowy nie wypełnia zarówno litery jak i ducha ustawy Prawo Ochrony Środowiska w tym zakresie. W szczególności uniemożliwia strategiczne planowanie zagospodarowania terenu przy uwzględnieniu oddziaływania Portu. W strefie, w której wartości poziomów hałasu lotniczego będą przekraczać dopuszczalne 45 dB nadal można będzie lokalizować nowe placówki edukacyjne i ochrony zdrowia bez żadnych ograniczeń.

OOU dla Lotniska F. Chopina jest oparty o ciągłą izolację 45 dB, co stoi w zgodzie z wymaganiami ustawy Prawo ochrony środowiska.

Zgodnie ze stanowiskiem Ministra Środowiska, zewnętrzna granica OOU powinna być ustalona w oparciu o zasięg oddziaływania hałasu, wyznaczony przy zastosowaniu wskaźników hałasu L_{AeqD} i L_{AeqN} odnoszących się do jednej doby. Z uwagi na to wykonano szczegółową analizę rozkładu ruchu lotniczego, praktycznie dla każdej doby z okresu ostatnich kilku lat (2007-2010). Wykazała ona, że na Lotnisku Chopina mają miejsce szczególne przypadki, kiedy w danym dniu lub nocy wszystkie starty odbywają się z jednego progu i wszystkie lądowania także realizowane są tylko na jednym progu określonej drogi startowej. Takie skrajne sytuacje zdarzają się na każdym z kierunków i wynikają przede wszystkim z warunków atmosferycznych oraz konieczności wyłączenia z eksploatacji jednej z dróg startowych na czas remontu. Kiedy do startów lub lądowań wykorzystywany jest tylko jeden próg drogi startowej, zasięgi hałasu od startów i lądowań są wówczas największe na danym kierunku.

W ten sposób, zgodnie z intencją wyrażoną w piśmie Ministra Środowiska, określono tereny, na których nawet w ciągu jednej doby w roku, może wystąpić przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu lotniczego w środowisku. Propozycja przebiegu OOU przedstawiona w „*Raporcie*” nie pozwala na spełnienie wymogów.

10 WNIOSKI KOŃCOWE

Pomimo ogólnie wysokiej wartości merytorycznej przedmiotowego „*Raportu*” należy wskazać, że przedstawione w niniejszej opinii mankamenty przesądzą o niedostatecznie precyzyjnym określeniu zasięgu ponadnormatywnego akustycznego oddziaływania projektowanego CPK na środowisko szczególnie w zakresie hałasu lotniczego.

Do głównych mankamentów zaliczają się: niedostatecznie udokumentowane dane wejściowe, brak formalnych i niezbędnych uzgodnień z PAŻP, co skutkuje nazbyt wątpliwą prognozą w zakresie organizacji ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej projektowanego lotniska (natężenie ruchu lotniczego, przebieg tras dolotowych i odlotowych z lotniska). Dostrzeżono także braki w zakresie oceny kompleksowego przebazowania przewoźnika LOT i I Bazy Lotnictwa Transportowego. Nie uwzględniono wpływu oddziaływań innych lotnisk operujących w rejonie CPK oraz konsekwencji wynikających ze zmiany struktury ruchu lotniczego w całym kraju.

Ze względu na powyższe uznano, że przedłożone w drodze przedmiotowego „*Raportu*” oszacowanie zakresu i skutków akustycznego oddziaływania rozważanego CPK na środowisko może prowadzić do błędnych wniosków i skutkować wydaniem nieprawidłowej decyzji środowiskowej.

Nie wnosi się zasadniczych uwag do treści zawartych w „*Raporcie*” w odniesieniu do hałasu drogowego na etapie prac przygotowania budowy, budowy i eksploatacji.

W związku z powyższym należy stwierdzić że w dokumentacji występują braki i należy ją:

1. Uzpełnić *Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* o wykaz przedsięwzięć rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., (Dz. U. 2019 poz.1839 z póź.zm) zamieszczony pkt. 3.2.2 Tom I „*Raportu*” *Klasyfikacja Przedsięwzięcia*;
2. Wyjaśnić celowość pominięcia w wykazie pkt. 3.2.2 Tom I „*Raportu*” *Klasyfikacja Przedsięwzięcia* , przedsięwzięć wymienionych w pkt 4.2 opinii;
3. Wyjaśnić , co będzie przedmiotem ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na etapie pozwolenia na budowę, jeżeli *Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, nie zawiera wykazu planowanych przedsięwzięć zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., (Dz. U. 2019 poz.1839 z póź.zm.);
4. Uzpełnić *Wniosek o informację o finansowaniu inwestycji z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027* (w przypadku finansowania inwestycji ze środków Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027),
5. Uzyskać uzgodnienia PAŻP w zakresie tras ruchu lotniczego;
6. Skorygować i uwiarygodnić dane wejściowe do analizy hałasu lotniczego w zakresie:
 - informacji o roli Portu Lotniczego im.F.Chopina w ruchu lotniczym,
 - relokacji lotniska rządowego aktualnie funkcjonującego na terenie Portu Lotniczego im.F.Chopina,
 - weryfikacji przyjętego do obliczeń parku samolotów,

7. Zwalić zastosowany model obliczeniowy oprogramowaniem zgodnym z obowiązującymi przepisami zgodnie z punktem 6 opinii;
8. Wyeliminować wyniki pomiarów, które nie spełniają wymagań metodyki referencyjnej opisane w punkcie 6 opinii;
9. Zaproponowany w tomie V 4.1.1 „Raportu” system monitoringu hałasu lotniczego należy skorygować o propozycje wytycznych stworzenia kompleksowej koncepcji tego systemu. W przedstawionej propozycji brak generalnych kryteriów, które powinien spełniać taki system. Do głównych elementów, które nie zostały zamieszczone należy zaliczyć:
 - metody doboru lokalizacji punktów pomiarowych
 - określenie podstawowych wymogów technicznych systemu oraz kwalifikacji personelu obsługującego
 - wytypowanie podstawowych funkcji systemu
 - wytycznych związanych z procesem uzgodnień formalnych i merytorycznych
 - braku wstępnego harmonogramu powstania systemu (koncepcja, przeprowadzenie niezbędnych uzgodnień, schemat organizacyjny, dobór aparatury, wstępna eksploatacja, instalacja i uruchomienie systemu)

Skorygowanie założenia wymagań projektu systemu monitoringu opisane w punkcie 9.2 opinii powinny wskazywać jasne podstawy merytoryczne ciągłej kontroli zasięgu emisji hałasu lotniczego, przestrzegania procedur antyhałasowych, operacyjnego kontaktu z organem zarządzającym ruchem lotniczym, sprawne reagowania na decyzje organów ochrony środowiska, sprawnego kontaktu z mieszkańcami w przypadku spraw spornych, opracowanie materiałów prowadzących do obiektywnego wyznaczenia propozycji obszaru ograniczonego użytkowania, wspomaganie władz CPK w postępowaniach sądowych;

10. Należy skorygować zasięg oddziaływania hałasu o brakujące obiekty jakie stanowią np.: Baza Lotnictwa Transportowego, LOT Aircraft Maintenance Services sp. z o.o. bądź też przedstawić wiarygodną informację odnośnie pozostawienia tych obiektów w ich dotychczasowej lokalizacji;
11. Należy zmodyfikować i uzupełnić metody ograniczenia hałasu lotniczego poprzez przedstawienie wymogu opracowania dla CPK procedur antyhałasowych oraz rozpatrzenie konieczności sporządzenie wytycznych o niskoemisyjnych profilach podejścia CDA;
12. Brak oceny oddziaływań skumulowanych na tereny Pruszkowa i okolic ze względu na starty z Portu Lotniczego im. Chopina oraz lądowań na lotnisku CPK, szczególnie w sytuacji, w której lotnisko to nie będzie w pełni zamknięte. Nie został rozpatrzony wariant wpływu dwóch lotnisk na tereny Pruszkowa i okolic.
13. **Analiza dokumentacji wykazała, że po uzupełnieniu w raporcie braków wskazanych w pkt.1-12 zasadne jest przeprowadzenie na etapie projektu budowlanego postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko .**