

### Protokół z rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa

W dniu 14 czerwca 2019 r. (rozpoczęcie godz. 11<sup>00</sup>) w budynku administracyjnym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Kraków (sala konferencyjna I piętro) zlokalizowanym przy ul. Mogilskiej 25 w Krakowie, przeprowadzono rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa, w trybie art. 33 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.) w związku z art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r., poz. 1936), dotyczącą prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach na wniosek Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o. (ul. Kpt. Mieczysława Medweckiego 1, 32-083 Balice), działającego przez Pełnomocnika Pana Ireneusza Kołodzieja (ARUP Polska Sp. z o.o ul. Inflancka 4, 00-189 Warszawa), postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: „**Budowa nowej drogi startowej na lotnisku Kraków – Balice**”.

#### **Prowadzący rozprawę:**

Pan Jarosław Pajdak - Zastępca Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach

#### **Uczestnicy rozprawy:**

##### **Inwestor – Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o.:**

1. Pan Radosław Włoszek - Prezes Zarządu,
2. Pan Mariusz Saługa - Członek Zarządu,
3. Pan Tomasz Gędek, Specjalista ds. Planowania i Przygotowania Inwestycji Pion Rozwoju Infrastruktury,
4. Pan Sławomir Kozłowski – Radca Prawny,
5. Pan Ireneusz Kołodziej – Pełnomocnik Inwestora - ARUP Polska Sp. z o.o.,
6. Pan Stefan Obląkowski – Kierownik zespołu autorów raport - ARUP Polska Sp. z o.o.

##### **Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Kielcach:**

1. Pan Jarosław Pajdak - Zastępca Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach, Regionalny Konserwator Przyrody,
2. Pani Ilona Adamczyk - Matachowska - Radca Prawny Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach,
3. Pani Iwona Kędzińska – Gębska – p.o. Naczelnika Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko,
4. Pani Wioletta Łyżwa – Naczelnik Wydziału Zapobiegania i Naprawy Szkód w Środowisku oraz Informacji o Środowisku i Zarządzania Środowiskiem,
5. Pani Agnieszka Oleszczak – Naczelnik Wydziału Ochrony Przyrody i Obszarów Natura 2000,
6. Pani Monika Mogielska – starszy specjalista w Wydziale Ocen Oddziaływania na Środowisko,

7. Pan Jacek Opala – starszy specjalista w Wydziale Ocen Oddziaływania na Środowisko,
8. Pani Agnieszka Detka – starszy inspektor w Wydziale Ochrony Przyrody i Obszarów Natura 2000.

### **Spółeczeństwo** - zgodnie z listą obecności.

Zastępca Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach Pan Jarosław Pajdak rozpoczął rozprawę, dokonał krótkiego wprowadzenia, przywitał wszystkich zebranych gości oraz zwrócił się do Pana Radosława Włoszek o przedstawienie zespołu Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o. oraz firmy ARUP Polska Sp. z o.o. Następnie prowadzący rozprawę przedstawił pracowników Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach.

Prowadzący rozprawę Pan Jarosław Pajdak poinformował o przedmiocie i porządku rozprawy, przypomniał, w jaki sposób zawiadomiono społeczeństwo o rozprawie, przedstawił uprawnienia społeczeństwa biorącego udział w rozprawie oraz uprawnienia pracownika wyznaczonego do prowadzenia rozprawy. Zaznaczył, iż przebieg spotkania będzie nagrywany oraz zostanie sporządzony protokół, który będzie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach.

Prowadzący rozprawę poinformował, że na rozprawie nie zostanie podjęta żadna decyzja w przedmiotowej sprawie, wysłuchane zostaną uwagi, wnioski, żądania oraz odpowiedzi/stanowiska Inwestora. Regionalny Dyrektor po analizie całości materiału zebranego w sprawie podejmie decyzję co do dalszych czynności w przedmiotowej sprawie.

Następnie prowadzący oddał głos Pani Iwonie Kędzierskiej-Gębskiej p.o. Naczelnika Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko RDOŚ w Kielcach, która przedstawiła dotychczasowy przebieg postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

Po prezentacji pytanie zadał Pan Sławomir Harpeniuk

Podniósł, iż w prezentacji zabrakło informacji z jakim wnioskiem RDOŚ w Krakowie zwrócił się do RDOŚ w Kielce podczas przekazania dokumentacji.

Prowadzący rozprawę wskazał, że Pan Sławomir Harpeniuk otrzyma odpowiedź w części obejmującej dyskusję.

Następnie prowadzący rozprawę oddał głos przedstawicielom Inwestora.

Pan Ireneusz Kołodziej - ARUP Polska Sp. zo.o. przypomniał najważniejsze informacje dot. inwestycji oraz omówił najważniejsze kwestie poruszane podczas udziału społeczeństwa przez społeczeństwo.

Pan Sławomir Kozłowski – radca prawny omówił stan formalno-prawny przedmiotowej sprawy.

Pan Ireneusz Kołodziej odniósł się do Planu generalnego dla lotniska w Balicach.

W odpowiedzi społeczeństwo podniosło, że kwestia ta nie dotyczy przedmiotu inwestycji.

Pani Naczelnik Iwona Kędzierska-Gębska poinformowała, iż są to kwestie, które były podnoszone przez społeczeństwo i Inwestor stara się już na wstępie udzielić na nie odpowiedzi w prezentacji, a na pozostałe zagadnienia będzie odpowiadał w czasie dyskusji. Również prowadzący rozprawę prosił o zachowanie spokoju i przestrzeganie harmonogramu rozprawy podkreślając, iż pytania można zadawać w czasie na to przewidzianym, po wygłoszeniu prezentacji.

Pan Ireneusz Kołodziej przedstawił warianty i porównanie wariantów oraz prognozy ruchu lotniczego.

Pan Stefan Obłąkowski - ARUP Polska Sp. zo.o. przedstawił politykę/programy ograniczania oddziaływania akustycznego lotniska, granice obszaru ograniczonego użytkowania (OOU), odniósł się do emisji hałasu, systemu nawigacji ILS oraz świateł podejścia, bezpieczeństwa operacji lotniczych, emisji zanieczyszczeń powietrza, oddziaływania na wody, oddziaływania na przyrodę (w tym zakres badań, oddziaływanie na nietoperze).

W trakcie prezentacji padały pytania ze strony społeczeństwa do prezentacji, jednakże prowadzący przesunął je, na czas przewidziany na dyskusję.

Przed rozpoczęciem dyskusji głos zabrała jeszcze Pani Naczelnik odpowiadając na pytanie wcześniej zadane przez Pana Sławomira Harpeniuka.

Pani Naczelnik Iwona Kędzierska-Gębska poinformowała, że RDOŚ w Krakowie nie zwracał się z żadnym wnioskiem do RDOŚ Kielce podczas przekazania dokumentacji. Wniosek Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie skierowany był do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i dotyczył wyłączenia z udziału w przedmiotowym postępowaniu (na zasadzie art. 25 § 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego).

Pan Sławomir Harpeniuk – zwrócił uwagę, że nie o to pytał, tylko z jakimi zaleceniami, czy z pytaniami do Inwestora zwrócił się RDOŚ Kraków. RDOŚ Kraków uznał, iż raport był niekompletny, wystąpił do Inwestora o uzupełnienie, czy RDOŚ w Kielcach przystał też na ten wniosek, czy wniosek został już rozpatrzony, czy Inwestor uzupełnił raport w wnioskowanym zakresie.

Pani Naczelnik Iwona Kędzierska-Gębska poinformowała, że raport został uzupełniony przez Inwestora, a tak jak mówił o tym już Pan Dyrektor stanowisko nasze w tej sprawie będzie wyrażone w decyzji po zapoznaniu się wszystkimi uwagami i materiałami w tej sprawie.

Prowadzący rozprawę Pan Jarosław Pajdak otworzył dyskusję i jednocześnie poprosił o przestrzeganie wcześniej przedstawionych zasad, które niewątpliwie pozwolą wszystkim na zabranie głosu oraz na merytoryczną dyskusję w przedmiotowej sprawie.

#### DYSKUSJA:

Pan Piotr Bistrón – poinformował, że przy udziale Gminy Zabierzów zostały wykonane ekspertyzy prawne i techniczne dot. przedmiotowej inwestycji i poprosił o oddanie głosu przedstawicielom gminy, którzy zadadzą szereg kluczowych pytań przygotowanych w tej sprawie. Następnie zadał pytanie: „kto z państwa wyobraża sobie usypianie dziecka w takiej temperaturze przy zamkniętych oknach przez całe lato?”

Na Sali wywiązała się dyskusja.

Prowadzący rozprawę Pan Jarosław Pajdak zwrócił uwagę aby zadawać pytania dotyczące raportu. Na ponowne pytanie Pana Bistrónia, powtórzył za głosami padającymi z sali – zadał Pan pytanie padła odpowiedź, że nikt by nie chciał. A następnie poprosił o następne pytanie i przekazanie mikrofonu zainteresowanym.

Pani Agnieszka Majda - zwróciła uwagę, że jej zdaniem w uzupełnieniu raportu pominięto w analizie Mników, ograniczono się do 3 km podczas gdy Mników jest 4 km w linii prostej od lotniska. Poinformowała, że każdy z analizowanych wariantów (centralny, północny, remont pasa) jest niekorzystny, ale po analizie raportu stwierdza, że wariant centralny jest bardziej korzystny dla środowiska i ludzi zamieszkujących te tereny (tj. Mników, Czulfów,

## PDF Eraser Free

Morawica). Podkreśliła, że w raporcie brak odniesienia się do nietoperzy, które żyją w Mnikowie; w wariantcie północnym hałas jest bardziej niekorzystny, a samoloty będą przelatywać nad szkołami, domem opieki, domami ludzi; a samoloty latają średnio co trzy minuty w nocy. Również zadała pytanie do autorów raportu, cyt. „na jakiej podstawie stwierdzenie, że nie zostały przekroczone normy hałasu jeżeli w Mnikowie nie zostały przeprowadzone żadne pomiary, mimo naszego wniosku na ostatniej rozprawie administracyjnej”.

Pan Ireneusz Kołodziej – odpowiedział, że sposób w jaki mają być wykonane analizy hałasu określony został w rozporządzeniu, gdzie jest opisany model referencyjny, którego należy użyć do analizy; na bazie pomiarów, które wykonuje lotnisko skalibrowany został model hałasu rzeczywistego, który został użyty do analizy hałasu po realizacji inwestycji.

Pani Agnieszka Majda podniosła, że cyt. „nic nie zrobiliście bo w Mnikowie nie było pomiarów hałasu, nawet wzorcowego”.

Pan Ireneusz Kołodziej - udzielił odpowiedzi, iż w modelowaniu nie ma potrzeby, aby w każdym miejscu, miejscowości określać wskaźnik wielkości hałasu.

Pani Agnieszka Majda podniosła, że „interesuje was tylko aspekt finansowy w wyborze wariantu”

Pan Ireneusz Kołodziej - udzielił odpowiedzi, iż w raporcie nic nie jest ukrywane, aspekt finansowy też był brany pod uwagę, a w głównej mierze dla wariantu północnego przeważał wpływ na środowisko ze względu na to że większość terenów pod lokalizację nowego pasa startowego jest w granicach lotniska.

Pani Agnieszka Majda odniosła się do poczwarówki zwężonej chronionej w obszarze Natura 2000, dla której zagrożeniem jest tlenek azotu, który emitowany jest przez przelatujące samoloty. Zadała pytanie dlaczego jest brany pod uwagę w ogóle wariant północny, który przebiega nad terenem bytowania poczwarówki zwężonej.

Pan Ireneusz Kołodziej - poinformował, iż zanieczyszczenia emitowane przez przelatujące samoloty nie będą spadać bezpośrednio na teren występowania tego gatunku, gdyż gazy ulegają dyspersji.

Pani Agnieszka Majda zadała pytanie: cyt. „a w postaci kwaśnych deszczów”.

Pan Ireneusz Kołodziej - poinformował, iż przyrodnicy w raporcie nie wykazali wpływu na obszar rezerwatu, miejsca występowania poczwarówki zwężonej.

Pani Agnieszka Majda podniosła, że na poprzedniej rozprawie mieszkańcy składali wnioski, że w ich ocenie został pominięty Mników i okolice.

Pan Ireneusz Kołodziej - poinformował, iż w ocenie opracowujących raport Mników nie został pominięty.

Pani Agnieszka Majda podniosła, że nikt nie był w tym terenie więc jak to zostało zrobione.

Pan Ireneusz Kołodziej - poinformował, iż nie da się zrobić pomiarów zanieczyszczenia powietrza dla nieistniejącej drogi startowej i dlatego w grę wchodzi modelowanie.

Pani Agnieszka Majda zauważyła, że droga jest odchylona jedynie o 4,7 stopnia.

Pan Ireneusz Kołodziej - poinformował, iż dlatego modelowanie pozwala ocenić jak sytuacja będzie wyglądała dla wariantu północnego i centralnego przy uwzględnieniu tła zanieczyszczenia powietrza.

Pani Agnieszka Majda zadała pytanie: cyt. „co z hałasem po godz. 22<sup>00</sup>?”

Pan Ireneusz Kołodziej - poinformował, iż mamy punkty kontrolne, modelowanie i estymację (oszacowanie) wyników, a oddziaływanie rzeczywiste wykazane będzie w analizie porealizacyjnej; jeden i drugi wariant zostały przeanalizowane przy tych samych założeniach, w tym samym programie, liczba domów i mieszkańców narażonych na hałas dla wariantu północnego jest mniejsza.

Pani Agnieszka Majda zadała pytanie: cyt. „Po co lotnisko w Balicach szykuje się na przejęcie 12 mln pasażerów jak niedługo uruchomiony będzie CPL?”

Pan Ireneusz Kołodziej - poinformował, iż ludzie chcą przylecieć do Krakowa, jest to trend rosnący i lotnisko wychodzi naprzeciw zapotrzebowaniu regionu i turystyki.

Pani Agnieszka Majda - poinformowała, że w raporcie znajduje się stwierdzenie że rozszerzenie strefy obszaru oddziaływania obydwu wariantów nie wpłynie na wartości działek. Pani Agnieszka nie zgadza się z tym, gdyż już dziś ludzie nie kupują działek ze względu na rozbudowę lotniska.

Pan Ireneusz Kołodziej - poinformował, iż na poparcie tego co Pani Agnieszka mówi można znaleźć wiele przypadków i na odwrotną też można wskazać wiele przypadków.

Pan Rafał Brzozowski - podniósł, iż informacja że wariant północny dotyczy mniejszej liczby mieszkańców niż centralny jest nieprawdziwy. Centralny znacznie odsuwa się od zabudowy. Zatem wariant północny jest mniej korzystny dla ludzi i środowiska. Zadał pytanie skąd ta liczba mieszkańców skoro dla wariantu północnego będzie więcej mieszkańców już znad samego Krakowa?

Pan Ireneusz Kołodziej – udzielił odpowiedzi, że liczba mieszkańców i liczba gospodarstw pochodzi z bazy danych obiektów geodezyjnych, na podstawie których określono liczbę gospodarstw i mieszkańców. Analizy sporządzone w raporcie wskazują iż w wariantcie północnym na ponadnormatywny hałas narażonych jest mniej mieszkańców niż w wariantcie centralnym.

Społeczeństwo:

Z sali padły głosy, że nie zgadzają się z Panem Ireneuszem Kołodziejem.

Pan Sławomir Harpeniuk - podniósł, iż również nie zgodzi się z Panem Ireneuszem Kołodziejem odsyłając do źródła jakim są mapy Google Maps. Określił, iż pod względem ilości mieszkańców narażonych na oddziaływanie wariant centralny jest lepszy oraz poprosił aby nie wprowadzać mieszkańców w błąd.

Pan Ireneusz Kołodziej – udzielił odpowiedzi, że Google Maps nie daje odpowiedzi jakie są budynki w danym terenie i ile mają kondygnacji, przyjęta w raporcie metoda określenia liczby mieszkańców w danym obszarze wydzielonym izolacją hałasu jest metodą najbardziej precyzyjną.

Społeczeństwo:

## PDF Eraser Free

Z sali padły głosy, że nie są to miarodajne badania.

Pan Ireneusz Kołodziej – udzielił odpowiedzi, że nie ma innych i jest to 20 razy lepsza metoda, niż źródło Google Maps.

Pan Janusz - podniósł, iż raport jest sporządzony tendencyjnie, uwzględnia niewłaściwe dane. Zadał pytanie, czy raport można jeszcze raz zlecić do wykonania innej instytucji?

Pani Agnieszka Majda - podniosła, iż aby raport był rzetelny powinien być sporządzony nie na wniosek MPL Balice Sp. z o.o.

Pani Naczelnik Iwona Kędzierska-Gębska – udzieliła odpowiedzi, że takie są przepisy prawa, że to Inwestor zleca wykonanie raportu.

Pani Agnieszka Majda - podniosła, że przez takie działanie społeczeństwo ma ograniczone zaufanie do tego raportu.

Pan Radosław Włoszek - w odpowiedzi na pytanie dot. raportu wskazał, iż spółka MPL Balice im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o. działa na podstawie przepisów prawa oraz zgodnie z uzyskanymi zgodami korporacyjnymi.

Pani adwokat Marlena Bednarz z Kancelarii Prawnej J. Chałas i Wspólnicy sp. k. reprezentująca Stowarzyszenie Przyjazne Lotniska (w dniu rozprawy przedłożyła pełnomocnictwo z dnia 13 czerwca 2019 r.)

Pani adwokat chciała przedstawić oświadczenie, które nie wiązało się z zadawaniem pytań, po uzgodnieniu z prowadzącym rozprawę zostanie zaprezentowane w części końcowej rozprawy.

Pan Tomasz Fiszer Stowarzyszenie Nasza Olszanica - podniósł kwestie, że analizy w raporcie są zbyt ogólne, powinny być przedstawione analizy większej ilości wariantów. Ponadto brak szczegółowej analizy zagospodarowania wód opadowo-roztopowych i wód z odladzania, w tym ich zrzut do Potoku Olszanickiego i zatrucia/zanieczyszczenia tych wód.

Pan Tomasz zadał pytanie, czy aspekt zanieczyszczenia Potoku Olszanickiego jest uwzględniony w raporcie? (w odpowiedzi zadający sam stwierdził, że nie jest).

Pierwsze zadane pytanie: kiedy lotnisko przestanie zanieczyszczać Potok?

Drugie zadane pytanie: na jakim etapie jest projekt/realizacja systemu zagospodarowania wód opadowo-roztopowych z terenu lotniska, gdyż w prasie/informacji WIOŚ w Krakowie/informacji Inwestora (list intencyjny) pojawiają się sprzeczne informacje?

Ponadto oświadczył, iż 20 maja 2019 r. zostało złożone do RDOŚ w Krakowie zgłoszenie faktu zaistnienia szkody w środowisku związanej z wprowadzeniem do wód Potoku Olszanickiego dużego ładunku zanieczyszczeń organicznych i nieorganicznych. Złożono również do Wód Polskich wnioski o weryfikację pozwolenia wodno-prawnego na zrzut wód opadowo-roztopowych do Potoku Olszanickiego.

Pan Tomasz złożył wniosek formalny o zawieszenie procedury wydania decyzji środowiskowej do czasu załatwienia złożonego wniosku o szkodę w środowisku oraz wniosku o zmianę pozwolenia wodno-prawnego.

Odpowiedzi udzielili przedstawiciele Inwestora tj.:

Pan Ireneusz Kołodziej – w odpowiedzi oświadczył, iż:

- koncepcji wariantowych realizacji inwestycji było kilka i ostatecznie do pełnych analiz zostały zakwalifikowane dwa warianty.

Pan Stefan Obląkowski - ponadto oświadczył, iż w raporcie przedstawiony został planowany system zagospodarowania wód opadowo-roztopowych, który jest już wykonywany na lotnisku i jest to system, który ostatecznie będzie eksploatowany po realizacji nowego pasa. System będzie posiadał separatory oraz czujniki wykonujące pomiary zanieczyszczeń i w zależności od stężeń zanieczyszczeń, wody odprowadzane będą do szczelnych zbiorników i na oczyszczalnię ścieków, bądź do zbiorników retencyjnych i do wód powierzchniowych.

Pan Tomasz Fiszer Stowarzyszenie Nasza Olszanica - podniósł kwestie, kiedy sytuacja z zanieczyszczeniem potoku ulegnie poprawie, cały czas jest mowa o realizacji systemów, a nie ma poprawy?

Pan Ireneusz Kołodziej - w odpowiedzi oświadczył, iż kwestią raportu nie jest sytuacja obecna, w raporcie są przedstawione rozwiązania koncepcyjne, które będą uwzględnione w projekcie budowlanym.

Pan Maciej Schabowski - zadał pytanie, czy operacyjność lotniska była aspektem głównym, czy kryterium pomocniczym przy wyborze wariantu.

Pan Ireneusz Kołodziej - w odpowiedzi oświadczył, iż operacyjność była jednym z kryteriów tak samo ważnym jak inne.

Pan Maciej Schabowski - podniósł, że w raporcie jest to aspekt pomocniczy, na podstawie którego odrzucane są inne warianty do analizy. Wskazał również że fakt kilku miesięcy niefunkcjonowania lotniska, nie może być argumentem przemawiającym za realizacją wariantu północnego i przesunięciem hałasu znad terenów niezabudowanych na zabudowane.

Pan Ireneusz Kołodziej - w odpowiedzi oświadczył, iż obecnie naloty prowadzone też są nad terenami zabudowanymi.

Pan Maciej Schabowski - podniósł, że jak wskazano w raporcie wykonana była analiza planów zagospodarowania przestrzennego, co nie jest prawdą. Teraz przy realizacji wariantu północnego naloty będą nad terenami przewidzianymi w mpzp jako tereny zabudowy mieszkaniowej, na których nie będzie zakazu zabudowy.

Ponadto podniósł, iż obszar ograniczonego użytkowania jest wynikiem analiz hałasowych ujętych w raporcie i musi to stanowić kwestie analizowane w raporcie.

Studium wykonalności stanowi wyciąg z analizy wielokryterialnej i opatrzone jest klauzulą tajemnicy przedsiębiorstwa przez co utrudniony jest dostęp do zapoznania się społeczeństwa z pełną dokumentacją.

Lotnisko powinno nowy pas startowy wykonać po istniejącym śladzie. Wariant ten w raporcie nie ma w ogóle analizy środowiskowej, analizowany jest tylko do momentu utrzymania operacyjności lotniska.

Ponadto Pan Maciej Schabowski w dniu rozprawy złożył pismo z uwagami do raportu.

Pan Sławomir Kozłowski - Radca Prawny - w odpowiedzi oświadczył, iż w postępowaniu dotyczącym uchwalania mpzp gmina nie ma obowiązku ustalania treści planu z MPL, miejscowe plany są opiniowane przez Prezesa Lotnictwa Cywilnego, ale nie przez Prezesa MPL.

Ze względu na nowe strefy nalotu nie istnieje zakaz zabudowy, jedynie ze względu na nowe strefy zabudowy w mpzp może obowiązywać zakaz co do wysokości zabudowy, aby nowe obiekty budowlane nie stanowiły przeszkód lotniczych.

## PDF Eraser Free

Analiza mpzp została w raporcie wykonana, miejscowe plany wskazują jedynie na możliwość zabudowy, ale nie na obowiązku i nie da się określić ile nowych gospodarstw powstanie, gdy będzie realizowany pas.

Wariant dotyczący budowy/przebudowy nowego pasa po starym śladzie, nie był rozważany jako wariant przedmiotowego przedsięwzięcia. W analizie wielokryterialnej były prowadzone rozważania co do różnego rodzaju rozwiązania wariantowego lecz z punktu prawnego w raporcie wymagane były dwa warianty i zostały one przedstawione w analizach.

Pan Kozłowski stwierdził, iż analiza wielokryterialna opatrzona jest klauzulą tajemnicy przedsiębiorstwa i nie ma uprawnień ujawnienia informacji w tym zakresie.

Pani Maria - podniosła, iż w kwestii remontu, przebudowy istniejącego pasa padało pytanie na konsultacjach i odpowiedź brzmiała, że jest to nieopłacalne dla lotniska, turystyki, Krakowa. Pani Maria zadała pytanie, a co z nami mieszkańcami. W Szczyglicach nie otwieramy okna, zasypiamy po 23, a czasem nawet później jak ląduje ostatni samolot. Na zapytanie o ciszę nocną, w odpowiedzi otrzymywaliśmy, że jest to również teren wojskowy. Pani Maria zadała pytanie dot. współpracy z lotniskiem i odszkodowań w postaci wymiany okien i drzwi. Ile osób już dostało rozpatrzone wnioski pozytywnie.

Pan Radosław Włoszek - Prezes Zarządu - w odpowiedzi oświadczył, iż z informacji które posiada złożonych zostało 225 wniosków, a do chwili obecnej zostało rozpatrzonych ok. 100.

Uczestnicy spotkania zarzucili, iż w dokumentacji sprawy brak jest dokładnych map z zasięgami oddziaływania.

Pani Agnieszka Majda - podniosła, iż faktycznie nie ma formalnego zakazu co do możliwości zabudowy terenów wokół lotniska, ale też nie ma procedur, które pozwoliłyby w sposób przejrzysty pokazać plany rozwoju lotniska i wskazać konkretne działki czy będą pozostać w zasięgu oddziaływania. Czemu takie opracowanie w odpowiedniej skali nie jest dostępne, plan jest.

Pan Sławomir Kozłowski – Radca Prawny - w odpowiedzi oświadczył, iż pytanie dotyczy planu generalnego lotniska; plan generalny nie jest tajny, plan generalny ma określoną funkcję, ma określoną formę, a forma wynikająca z przepisów nie pozwala na jej udostępnienie. Poinformował, że powierzchnie ograniczające były konsultowane ze wszystkimi gminami jak również procedury związane z przyjęciem planu generalnego.

Pani Agnieszka Majda - podniosła, iż w gminach mapy z tymi powierzchniami nie umożliwiają gminie na jednoznaczną interpretację zagadnienia.

Pan Sławomir Kozłowski – Radca Prawny - w odpowiedzi oświadczył, iż rozumie gminę, ale mapy zasięgu zostały wykonane w skali wynikającej z przepisów prawa, stąd być może jest problem. I tu gminy nie chcąc ponawiać procedury związanej ze zmianami planów czekały na przyjęcie powierzchni ograniczających w planie generalnym. W postępowaniu dotyczącym uchwalania mpzp gmina nie ma obowiązku ustalania treści z lotniskiem, lotnisko nie ma wpływu na treść mpzp.

Pan Ireneusz Kołodziej - w odpowiedzi oświadczył, że w aspekcie obszaru ograniczonego użytkowania, w raporcie znajduje się załącznik nr 4 który bardzo dokładnie, co do działki pokazuje planowany obszar ograniczonego użytkowania.



Pan Bartłomiej Stawarz - Zastępca Wójta Gminy Zabierzów podniósł, iż nie zgadza się z tym co przedstawił Pan mecenas Kozłowski.

Lotnisko ma wpływ na kształt planowania przestrzennego. W gminie Zabierzów część działek budowlanych wokół lotniska nie ma statutu działek budowlanych, w oparciu o dokumentację rejestracji lotniska, którą opracowuje lotnisko, które ma zatem wpływ na planowanie przestrzenne.

Kolejna kwestia, oszacowanie liczby mieszkańców jest bardzo proste i można to przeprowadzić w oparciu o parametry zabudowy i jej wysokość.

Poinformował również, że gmina będzie przystępować do zmiany wszystkich planów zagospodarowania przestrzennego i zgodnie z przepisami o planowaniu przestrzennym powierzchnie ograniczające będą wchodzić w nowe tereny, gdzie będzie następował spadek wartości działek i to gmina będzie zobowiązana wypłacać odszkodowania.

Kolejny problem to nie ma dokładnie opisanych granic powierzchni ograniczających wynikających z planu generalnego lotniska.

W zakresie wariantu drogi startowej, wnioskujemy o remont, budowę nowej drogi startowej pod ruchem w starym śladzie i jak to zostało wykazane w ekspertyzie przygotowanej przez biegłego, uzupełnionej aneksem, jest to możliwe.

W wariantcie północnym nastąpi przesunięcie ścieżki podejścia z terenów mało zurbanizowanych na bardzo zurbanizowane, to jest zmiana dwu, trzykrotna.

Nowa droga startowa w wariantcie północnym została wpisana w planie zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego, zatem gminy są ubezwłasnowolnione w tym zakresie.

Pan Ireneusz Kołodziej - w odpowiedzi oświadczył, iż zarzuca się Arup manipulację, ale to też gmina Zabierzów wynajęła biegłego, który w sposób jednoznaczny nie udowodnił, iż rozbudowa pod ruchem, owy remont jest możliwy. To co jest w Państwa stanowisku jest tylko teoretycznym rozważaniem jak mogłoby być i będzie to bardzo trudne lub wręcz niemożliwe. My w oparciu o doświadczenie naszego konsultanta (nie biegłego) przedstawiliśmy swoje stanowisko. W tej materii nie musi być biegły, a konsultant ma w tym zakresie wykształcenie i to wystarczy.

Pan Piotr Madej - Radca Prawny Gminy Zabierzów (działający w oparciu o przedłożone pełnomocnictwo 50/2019 Wójta Gminy Zabierzów z dnia 4 czerwca 2019 r.). podniósł, iż w użytku ekologicznym Uroczysko Podgólogórze występuje fiołek bagienny, którego brak w raporcie oraz brak oddziaływania inwestycji na ten gatunek w kontekście zmian hydrologicznych, morfologicznych oraz zanieczyszczenia ogółem środowiska.

Pan Ireneusz Kołodziej - w odpowiedzi oświadczył, iż:

- samoloty nad tym użytkiem latają na wysokości ok. 100 m i nie będzie potrzeby przeprowadzenia wycinki, która mogłaby zaszkodzić fiołkowi bagiennemu;
- w raporcie przyrodniczym, eksperci przeanalizowali wszystkie obszary chronione, w tym użytek ekologiczny Uroczysko Podgólogórze i ocenili, że realizacja inwestycji nie wpłynie na obszary chronione.

Pan Piotr Madej - Radca Prawny Gminy Zabierzów podniósł, iż niewłaściwe jest podejście oceniania obszaru, gdyż ocenie powinny podlegać poszczególne elementy, rośliny, siedliska, w tym przypadku fiołek bagienny, a nie ogólnie obszar.

Pan Sławomir Kozłowski - Radca Prawny w odpowiedzi oświadczył, iż podejście jest prawidłowe i w ramach oceny na użytek badamy cele, dla których ten użytek został ustanowiony i czy nie zostaną one złamane.

## PDF Eraser Free

Pan Michał Stachura podniósł, iż w odniesieniu do pisma firmy Arup z dnia 19.03.2019 r.:

- analizy/odpowiedzi w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, emisji hałasu są bardzo ogólne i nie dotyczą stricte terenu wokół lotniska;
- wody z odwodnienia lotniska w całości odprowadzane są tylko do Potoku Olszanickiego poprzez zbiorniki retencyjne to jest za mało i może powodować podtopienia;
- w kwestii zanieczyszczenie światłem ocena również została sporządzona w sposób lakoniczny i bardzo ogólny;
- przenoszenie oddziaływania pasa z terenów mniej zaludnionych na tereny bardziej zaludnione, dla mieszkańców Rząski jest nieakceptowane.

Pan Michał Stachura zwrócił się do RDOŚ w Kielcach o skrupulatne przeanalizowanie podnoszonych kwestii.

Prowadzący rozprawę Pan Jarosław Pajdak poinformował tak jak wspomniał na początku rozprawy, że na dzisiejszej rozprawie nie zostanie podjęta żadna decyzja w przedmiotowej sprawie. RDOŚ w Kielcach nie ma wpływu jakie warianty przedłoży Inwestor. Nikt w RDOŚ w Kielcach nie jest stronnicy, zostaliśmy wyznaczeni do prowadzenia sprawy.

Pani Agnieszka Majda podniosła, że liczy na obiektywność RDOŚ w Kielcach, bo jakiegokolwiek zapytania kierowane do MPL o pomiary itd. zostają bez odpowiedzi i że ta rozprawa nie jest tylko elementem procedury, ale przyniesie skutek.

Pani adwokat Marlena Bednarz – pełnomocnik Stowarzyszenia Przyjazne Lotniska podniosła, że:

- wariant alternatywny nie jest akceptowalny przez Siły Zbrojne, a w przypadku ewentualnej akceptowalności pod warunkiem odbudowy infrastruktury, to kto zapłaci za odbudowę, gdzie gospodarność środków publicznych,
- brak jest oceny wpływu lotniska i oceny oddziaływania wariantu północnego na zdrowie ludzi (w tym oddziaływanie hałasu);
- Szczyglice nie są wskazane jako miejsce występowania sowy uszatki;
- wskazany czas remontu pasa jest względny, gdyż wszystko zależy ile sił skierujemy do prac budowlanych;
- brak wyjaśnienia przedstawienia sposobu argumentacji związanej z wariantowaniem inwestycji w zakresie m. in. kwestii związanych z racjonalnością, czy tylko z ekonomią;
- główne problemy w zakresie oddziaływania i obszaru ograniczonego użytkowania dla społeczeństwa, to: czas zaistnienia oddziaływania hałasu do momentu wypłaty odszkodowania, konieczność uzyskania opinii biegłego, koszty postępowania, niepewność co do prawa, zakres uprawnień przysługujący mieszkańcom określony w obszarze ograniczonego użytkowania;
- wskazała szkodliwość hałasu chwilowego na zdrowie ludzi;
- w imieniu Stowarzyszenia wskazuje, iż wariant centralny jest lepszy dla środowiska niż wariant północny;

Pani Maria : podniosła, że w całym postępowaniu MPL dot. realizacji inwestycji oraz obecnego dochodzenia się o odszkodowania ze względu na obszar ograniczonego użytkowania zapomniano całkowicie o człowieku.

Pan Lech Nowak podniósł, że lotnisko kieruje się tylko zyskiem w swoim postępowaniu. Ze względu na funkcjonowanie lotniska ludzie już przywykli do istniejącego toru nalołu samolotów. Po przesunięciu pasa samoloty będą latać nad naszymi domami. Dlaczego

lotnisko odrzuca remont istniejącego pasa, bo straci pieniądze, choć można to technicznie zrobić pod ruchem.

Pan Nowak zawniósł o odrzucenie obu wariantów: północnego i centralnego, bo są błędne w założeniu.

Pan Michał Korbiel – przedstawiciel Urzędu Gminy Liszki podniósł, że brak jest w raporcie oceny wpływu systemu nawigacji i świateł na ludzi i odległości od miejsc dostępnych dla ludności (str. 29, 197, 377). Zadał pytanie, czy w raporcie odniesiono się do oceny oddziaływania światła.

Drużga kwestia dotyczy, iż do budowy systemów nawigacyjnych i meteorologicznych planuje się budowę dróg dojazdowych i zasilania i to powinno być ocenione w raporcie i podane winny być w tym zakresie rozwiązania, a nie dopiero na projekcie budowlanym.

Trzecia kwestia dot. systemu ILS na str.305 raportu jest oddziaływanie na ptaki i nietoperze, a nie ma oddziaływania na zdrowie ludzi.

Czwarta kwestia dotyczyła wyburzeń, czy to są już założone konkretne budynki do wyburzenia, czy tylko symulacja.

Pan Ireneusz Kołodziej w odpowiedzi oświadczył, iż:

- jeżeli chodzi o światła ich rozmieszczenie zostało pokazane w raporcie, a zasilanie i drogi będą ustalone na etapie projektu budowlanego;
- systemy ILS będą w strefie krytycznej lotniska, gdzie ludzie nie mogą się zbliżać, tj. ok. 250 m od progu; nie ma oddziaływania, które będzie wychodziło poza granice lotniska.

Pan Julian Starczewski podniósł, że wnosi o wydanie decyzji odmownej, raport nie spełnia wymogów ustawowych nie przedstawia trzech wariantów oraz mimo wezwań RDOŚ w Krakowie nie przedłożono prognozy ruchu lotniczego (jest zaniżona i nie pokazuje prawdziwego oddziaływania na środowisko). Ponadto nie wszystkie obszary chronione opisane są w raporcie. W wielu punktach raport nie odnosi się do wytycznych wskazanych przez RDOŚ w Krakowie.

W zakresie zanieczyszczeń powietrza to skierowanie strefy nalotów nad tereny bardziej zabudowane będzie powodować większe oddziaływanie na wszystkie komponenty środowiska.

Wskazał, iż długotrwała ekspozycja człowieka na hałas powoduje uszczerbek na zdrowiu w różnych aspektach.

Raport przywołuje wyniki natężenia ponadnormatywnego hałasu od Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie z istniejącej obwodnicy Krakowa. W raporcie brak skumulowanego oddziaływania drogi i lotniska, również w perspektywie.

Rzaska, Szczyglice narażone są na huk odwróconego ciągu silników samolotów, przy starcie natomiast na pełną moc startujących samolotów.

Urządzenia świetlne będą ulokowane pomiędzy domami i brak jest oceny zanieczyszczenia światłem, w zakresie zaburzenia snu.

Pan Julian złożył wniosek o remont istniejącego pasa ruchu.

Pan Krzysztof Osuchowski – Stowarzyszenie „Przyjazne Lotniska” - podniósł, że wariant północny jest niedopuszczalny ze względu na jego skalę oddziaływania. Wiarygodność raportu i Inwestora jest zerowa.

Pan Krzysztof oświadczył, iż złoży w późniejszym czasie do protokołu wniosek formalny o przedstawienie co najmniej 6 wariantów technicznych które są możliwe do realizacji i nie wpuszczają samolotów nad tereny gęsto zurbanizowane.

Ponadto złożył wniosek o sprawdzenie, czy możliwe jest ze strony wojska zgoda na realizację wariantu centralnego – bo pas według wariantu centralnego jest fikcyjny.

W raporcie powinna znaleźć się analiza trzech wariantów.

Podnosił, iż MPL na realizację inwestycji ma zarezerwowane pieniądze z Ministerstwa Infrastruktury.

Raport nie uwzględnia, iż lotnisko stanowi truciela aglomeracji krakowskiej. Ze względu na zanieczyszczenia powietrza transportowanego z wiatrami zachodnimi.

Zadał pytanie jaki jest sens rozbudowy lotniska jak na świecie jest tendencja wygaszania lotnisk zlokalizowanych przy wielkich aglomeracjach?

Transport pasażerów na lotnisko też jest kwestią zastanawiającą, gdyż autostrada jest zakorkowana, szynobus odjeżdża z dworca głównego, do którego jest ciężko dojechać.

Zaprzeczamy o szerokich konsultacjach społecznych, to nie miało miejsca, na spotkaniu nie było osób decyzyjnych.

Czy lotnisko jako spółka z o.o. może zakłócać ciszę nocną (również nad ranem przez samoloty parkujące na terenie lotniska).

Następnie Pan Krzysztof po wystąpieniu do protokołu przedłożył plakat informujący o organizowanym proteście, który odbył się w dniu 19 października 2018 r. przed budynkiem Zarządu MPL w sprawie zakazu lotów w porze ciszy nocnej, oraz budowie nowego pasa startowego.

Pan Radosław Włoszek - Prezes Zarządu w odpowiedzi oświadczył, iż inwestycja będzie realizowana ze środków własnych spółki.

Pan Piotr Bistrón podniósł, że rozwijanie lotniska blisko aglomeracji Krakowa jest niewłaściwe bo generuje oddziaływanie w przestrzeń mieszkalną ludzi.

Wnioskuje o przeniesienie lotniska w inną lokalizację. Wskazał również trudności w komunikowaniu się z władzami lotniska.

Zadał pytanie, czy RDOŚ w Kielcach podejmował tak duże i ważne decyzje dotyczące tylu tysięcy ludzi.

Podniósł, iż w raporcie jest nieaktualna róża wiatrów.

Wskazał, że remont pasa startowego jest możliwy, to tylko kwestia finansów portu, że przez okres czasu nie będzie port miał dochodu. Jest to duży wysiłek organizacyjny ale jest to możliwe do realizacji.

Wskazał, iż sowa uszatka w Szczyglicach znajduje się od lat, a nie zasiedliła się w tym sezonie.

Podniósł również, iż plan generalny lotniska nie został im udostępniony.

Na lotnisku nie będzie ciszy nocnej bo zwiększenie ruchu wymusza obligatoryjnie wydłużenia czasu pracy lotniska, a poza tym samoloty też parkują na terenie MPL.

Oświadczył, iż składane były wnioski swego czasu o wariant południowy i wtedy byłaby możliwość realizacji dużej powierzchni pod infrastrukturę, w tym płyty postojowe pod samoloty.

Pan Sławomir Harpeniuk podniósł, że na wstępnych spotkaniach z Inwestorem i Panem Kołodziejem, na pytanie na czym polegała ekspertyza, aby móc analizować realizację remontu pasa startowego, Pan Kołodziej powiedział cyt. „trzy dziury były wywiercone.”

Spotkania konsultacyjne to były w większości prezentacje pijarowskie i mimo naszych różnych prób kontaktu z Portem ani razu nie było zgody na spotkanie z Prezesem.

Jako stowarzyszenie podtrzymuje wszystkie argumenty, które do tej pory zostały zgłoszone, w tym, że remont drogi startowej jest możliwy, jak wskazuje biegły Gminy Zabierzów, w tym jako budowa nowej drogi równoległej do istniejącej.

Plan Generalny Lotniska jest oparty na wariantcie północnym, który jest wskazywany w raporcie jako rekomendowany do realizacji.

Wskazał, iż twierdzenie Inwestora, że „nie możemy pozwolić sobie na remont bo to zamknie lotnisko” jest błędne gdyż można zacząć remont w kilku miesiącach jednocześnie i skrócić czas

## PDF Eraser Free

realizacji. MPL realizując remont nie straci przewoźników, bo każdy będzie myślał o swoim biznesie i jak port uruchomi ponownie loty to wszyscy wrócą.

Co do wariantu centralnego to stowarzyszenie nie otrzymało żadnego pisma potwierdzającego jednoznacznie co do zgody na realizację wariantu centralnego ze strony Sił Zbrojnych. A dotychczasowe pisma nie potwierdzają tego. Wariant centralny wymaga najpierw wykonania infrastruktury wojskowej aby utrzymana była operacyjność lotniska i płaszczyzny postojowe, drogi kołowania itp. Zatem realizacja wariantu centralnego nie znajduje uzasadnienia w faktach i jest nieracjonalna. Ponadto w wariacie centralnym nie będzie można realizować systemu ILS ze względu na ukształtowanie terenu. Wariant centralny jest awykonalny i pozorny.

Skoro w raporcie nie wskazano, iż sowa uszatka jest na terenie Szczyglic, poddaje to w wątpliwość rzetelność wykonania raportu.

Liczba operacji po godzinie 22 wzrosła o 70 %.

Podtrzymujemy wszystkie kwestie zgłaszane przez Panią mecenas Błaszczynską wcześniej i obecnie przez Panią mecenas Bednarz.

Pytanie z sali, czy byliście Państwo na wizji lokalnej na terenie lotniska.

Prowadzący rozprawę Pan Jarosław Pajdak w odpowiedzi poinformował, iż przedstawiciele RDOŚ w Kielcach byli na wizji lokalnej na terenie lotniska.

Pytanie z sali, a czy na terenie Rząski, Szczyglic, Mnikowa.

Prowadzący rozprawę Pan Jarosław Pajdak w odpowiedzi poinformował że nie, zapoznaliśmy się tylko z terenem lotniska, ale też z terenami przyległymi widocznymi z terenu lotniska.

Pan Ireneusz Kołodziej w odpowiedzi oświadczył, iż wracając do spotkania z 2016 roku to notatka ze spotkania nie została z ARUP ustalona, a tych odwiertów wykonano celem weryfikacji możliwości realizacji remontu pasa startowego aż 112, dodatkowo Instytut Techniczny Wojsk Lądowych jako jednostka certyfikowana dokonała kontroli przez miesiąc wszystkich płyt na terenie lotniska i wykonała ekspertyzę w tym zakresie. Stwierdzenie o trzech dziurach jest manipulacją.

Wskazanie budowy nowej drogi startowej przez biegłego w ekspertyzie Gminy Zabierzów nie jest remontem istniejącego pasa lecz realizacją nowego.

Lotnisko w Pyrzowicach i Rzeszowie nie jest wstanie przejąć pasażerów z Balic.

Podniósł, iż stowarzyszenie wprowadza społeczeństwo w błąd i uznaje że wariant centralny jest lepszy środowiskowo, a ostatnie 10 minut Pan Harpeniuk argumentował, że nie da się zrealizować tego wariantu.

Pan Paweł Brzozowski zapytał jak głęboko RDOŚ w Kielcach sprawdza analizy zanieczyszczenia powietrza i emisji hałasu. Czy te obliczenia są robione przez RDOŚ jeszcze raz.

Pani Naczelnik Iwona Kędzińska-Gębska w odpowiedzi poinformowała, że weryfikujemy założenia jakie Inwestor przyjął do analizy i czy te dane zostały wprowadzone do obliczeń. Obliczeń nie wykonujemy ponownie.

Pan Paweł Brzozowski zapytał, a co w sytuacji jak ja twierdzą, że w tych obliczeniach jest błąd.

Pani Naczelnik Iwona Kędzińska-Gębska w odpowiedzi poinformowała, że w przypadku gdyby Pan kwestionował, że jest błąd musi Pan określić, w którym miejscu. Pełne obliczenia z danymi wejściowymi zamieszczone są wraz z raportem na stronie internetowej, może się Pan z nimi zapoznać.

## PDF Eraser Free

Pani Radca Prawny Magdalena Styczeń – Kancelaria Radców Prawnych Leśniak Styczeń - ujawniła się jako pełnomocnik stron składając pełnomocnictwa oraz stanowisko na piśmie w przedmiotowej sprawie. Pani Magdalena podniosła, iż reprezentuje mieszkańców Rybnej, gmina Czernichów i wnioskuje, o:

- uzupełnienie raportu poprzez przeprowadzenie konsultacji z mieszkańcami m. Rybnej i uwzględnienie w treści raportu oddziaływań przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi zamieszkujących w miejscowości Rybna;
- przeprowadzenie prawidłowej procedury uwzględniającej oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi zamieszkujących w m. Rybna;
- odmowę zgody na realizację przedsięwzięcia w proponowanym przez Inwestora wariantcie północnym.

Pan Janusz podniósł, że droga startowa w wariantcie centralnym jest nie do przyjęcia. Zadał pytanie dlaczego nie można wybudować drogi równoległej w pasie drogi awaryjnej. Od 2011 roku trwa postępowanie o odszkodowania do tej pory, średnie odszkodowanie to ok. 100 tys. zł. A w nowym obszarze skala ta będzie potężna i czy lotnisko będzie stać na odszkodowania.

Złożył wniosek o zamknięcie lotniska w godzinach od 23.00 do 5.30.

Pan Ireneusz Kołodziej

W odpowiedzi oświadczył, iż wracając do drogi startowej zlokalizowanej równolegle na północ od pasa startowego, w miejscu pasa trawiastego, wariant ten nie może być realizowany ze względu na przeszkody lotnicze. Lotnictwo wojskowe używa tego pasa tylko w sytuacjach awaryjnych, może wykonywać naloty z różnych miejsc. W przypadku lotnictwa cywilnego ta sytuacja przeszkodowa jest nawet gorsza, niż w stosunku do dzisiejszej drogi startowej.

Pan Sławomir Harpeniuk podniósł, że to jest tylko 30 m.

Pan Ireneusz Kołodziej kontynuując wskazał, iż nie da się wybudować drogi w odległości 30 m. Najbliższy moment gdzie można zaczynać prace to jest 65 – 80 – 100 m od istniejącej drogi startowej.

Pan Sławomir Harpeniuk podniósł, że można to realizować w nocy.

Pan Ireneusz Kołodziej kontynuując wskazał, iż droga równoległa przeszkodowo jest gorsza niż istniejąca, dlatego nowoprojektowana została odchylona, aby przeszkód było mniej.

Głos z sali zwrócił uwagę, że jeżeli RDOŚ wyda decyzję to lotnisko wystąpi o rygor natychmiastowej wykonalności, uzyska pozwolenie na budowę i zacznie budowę. Wskazał na wagę decyzji jaką RDOŚ w Kielcach podejmie w tej sprawie.

Prowadzący rozprawę Pan Jarosław Pajdak poinformował, że protokół zostanie sporządzony na podstawie nagrania i będzie dostępny dla wszystkich na stronie internetowej w BIP RDOŚ Kielce. Podziękował wszystkim za dyskusje, w tym GDDKiA w Krakowie za udostępnienie sali. Jednocześnie wskazał na trudność jakim jest materia przedmiotowej sprawy.

Pan Sławomir Harpeniuk podniósł, ad vocem w stosunku do wypowiedzi Pana Kołodzieja, iż wariant centralny środowiskowo jest lepszy, ale Stowarzyszenie podtrzymuje, że pozorny i nieracjonalny.

Pan Radosław Włoszek - Prezes Zarządu podziękował również wszystkim za przybycie oraz za merytoryczną dyskusję.

Do protokołu w dniu rozprawy pełnomocnik Zarządu Województwa Małopolskiego Pani Anna Gniewek złożyła oświadczenie, iż Zarząd popiera rozbudowę drogi startowej wnioskowanej przez MPL Kraków –Balice.

Na tym protokół zakończono.

Załącznik do protokołu stanowi lista osób uczestniczących w rozprawie administracyjnej.

Protokół sporządził:

Jacek Opala



# PDF Eraser Free