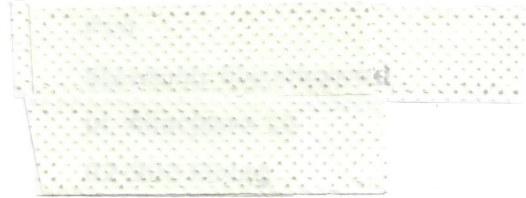


Prezydent Elbląga

Elbląg, dn. 04 MAR. 2024

DOŚ.152.2.2023.AP2



W związku z petycją mieszkańców skierowaną do Prezydenta Miasta Elbląg w sprawie bezpieczeństwa i zdrowia mieszkańców dzielnicy Nowe Pole w Elblągu informuję, że mimo iż sprawa uciążliwości wynikającej hałasu związanego z eksploatacją samolotów przez Aeroklub Elbląski była już przedmiotem petycji rozpatrzonej w dniu 29.09.2020 r., mając na względzie bezpieczeństwo i zdrowie mieszkańców naszego miasta pismem z dnia 12.10.2023 r. wystąpiłem do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w celu uzyskania informacji czy i jakie działania urząd ten podejmował w ostatnim czasie w przedmiotowej sprawie. Na podstawie art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110) do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie [...], a w szczególności: nadzorowanie i kontrolowanie przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej działalności gospodarczej, sprawowanie nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych, sprawdzanie zdatności sprzętu lotniczego do lotów, podejmowanie działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, w tym w szczególności: badanie i ocena stanu bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym, wydawanie zaleceń profilaktycznych, wydawanie wytycznych i instrukcji związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Ponadto pismem z dnia 12.10.2023 r. wystąpiłem także do Aeroklubu Elbląskiego z prośbą o odniesienie się do zarzutów podniesionych w petycji mieszkańców.

W odpowiedzi znak: LEP-2.053.72.2023.ULC1 z dnia 26.01.2024 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego poinformował, iż w kwestii obowiązujących przepisów należy mieć na uwadze, że zgodnie z art. 119 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110) polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach dla wszystkich jej użytkowników, a swoboda lotów w niej cywilnych statków powietrznych może być ograniczona wyłącznie na podstawie wyraźnego upoważnienia prawa lotniczego, przy zachowaniu przepisów innych ustaw i wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym uchwał organizacji międzynarodowych.

Następnie odniósł się do kwestii intensywnego ruchu lotniczego nad Elblągiem, związanego z funkcjonowaniem lotniska Elbląg (EPEL). W myśl art. 69 ust. 1 ww. ustawy „starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z przepisami instrukcji operacyjnej danego lotniska” opracowanej przez zarządzającego lotniskiem w celu zapewnienia jego bezpiecznej eksploatacji.

Zaznaczył, że obowiązujące przepisy nie regulują liczby, częstotliwości, czy też ograniczenia czasowego operacji lotniczych jakie mogą być wykonywane na danym lotnisku albo lądowisku. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 2 lit. c rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. poz. 619), zakaz wykonywania lotów nad obszarami miast o liczbie mieszkańców powyżej 100 000, w ich granicach administracyjnych, w tym m. in. miasta Elbląg, dotyczy wysokości mniejszej niż 1500 m nad poziomem terenu. Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 3 ww. rozporządzenia zakazu powyższego nie stosuje się do lotów wykonywanych zgodnie z procedurami podejścia do lądowania i odlotu, określonymi w instrukcjach operacyjnych lotnisk i lądowisk wpisanych do ewidencji lądowisk, położonych wewnątrz tych stref albo jeżeli wykonywanie tych procedur jest niemożliwe do wykonania bez wlotu do tych stref. Mając na uwadze powyższy przepis, loty powinny być realizowane zgodnie z procedurami podejścia do lądowania i odlotu dla lotniska Elbląg (EPEL).

Kluczową w przedmiotowej sprawie jest informacja, że dla lotniska Elbląg (EPEL) wyznaczona została strefa ruchu lotniskowego ATZ EPEL od GND do 5500 ft (stóp). Granice poziome tej strefy opublikowane w AIP Polska w części AD wskazują, że pokrywa ona całe miasto. Strefa ATZ zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2019 r. poz. 619) stanowi przestrzeń powietrzną nad cywilnym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla której określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej. **Z powyższego wynika, że loty o charakterze szkoleniowym (w tym szkolenie skoczków spadochronowych) w ramach wyznaczonej strefy ATZ są dopuszczalne.**

Jednocześnie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego poinformował, że w dniach 17.03.2022 r., 27-28.04.2022r., 11.08.2022 r. oraz 29.06.2023 r. zostały przeprowadzone kontrole w ramach bieżącego nadzoru nad organizacją ATO Aeroklub Elbląski. W kwestii dotyczącej spalin z poszczególnych typów silników oraz w odniesieniu do hałasu statki powietrzne oraz ich silniki śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane (do których ma zastosowanie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego) muszą spełniać wymogi ochrony środowiska zawarte w poprawce 13 w tomie I, poprawce 10 w tomie II i poprawce 1 w tomie III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, w ich wersjach mających zastosowanie w dniu 1 stycznia 2021 r. Zasadnicze wymogi dotyczące zgodności z wymogami ochrony środowiska określone w załączniku III do ww. rozporządzenia mają zastosowanie do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego w zakresie, w jakim postanowienia konwencji chicagowskiej, nie zawierają wymogów ochrony środowiska.

Z przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego weryfikacji wynika, że statki powietrzne, których znaki rozpoznawcze są wymienione w petycji mieszkańców Elbląga, posiadają ważne, wymagane przez obowiązujące przepisy świadectwa zdatności do lotu lub świadectwa zdatności w zakresie hałasu.

W swojej odpowiedzi Prezes ULC wskazał, że jeżeli loty statków powietrznych wykonywane są z naruszeniem przepisów dotyczących wysokości na jakiej powinny być wykonywane, czy też z naruszeniem innych przepisów albo przez osoby nieposiadające odpowiednich kwalifikacji, **Prezes Urzędu będzie mógł podjąć odpowiednie działania nadzorcze, ale tylko w sytuacji kiedy zostanie ustalony podmiot albo osoba naruszająca te przepisy.**

Mając na uwadze powyższe, w przypadku zaobserwowania wykonywania operacji lotniczych na zbyt niskich wysokościach, wskazane byłoby przekazanie do Urzędu Lotnictwa Cywilnego informacji kiedy zaobserwowano taki lot (data, godzina) i w jakim dokładnie miejscu oraz, jeśli ustalono, przekazanie także znaku rozpoznawczego statku powietrznego.

Cechą charakterystyczną cywilnego statku powietrznego umożliwiającą jego precyzyjną identyfikację jest znak rozpoznawczy, składający się z kilku liter, z czego dwie pierwsze w przypadku statków powietrznych o polskiej przynależności państwowej to „SP-...”. Znak rozpoznawczy jest umieszczony na statku powietrznym, tak aby można go było odczytać będąc na ziemi. Bez przekazania informacji o znakach rozpoznawczych danego statku powietrznego wykonującego operację lotniczą ULC nie może, na podstawie samego tylko wskazania, że statek powietrzny wykonywał zbyt niski lot zidentyfikować jego użytkownika. **Pożądanym byłoby przekazanie materiału filmowego, zawierającego nagranie statku powietrznego wykonującego lot** (najlepiej z perspektywy ujmującej w kadrze także teren, dzięki czemu możliwa będzie analiza wysokości lotu statku powietrznego).

Odnosząc się do zarzutów podniesionych w petycji dotyczących nierzetelnie wykonanych pomiarów hałasu podczas sporządzania Strategicznej Mapy Akustycznej Miasta Elbląg informuję, że pomiary hałasu wykonane zostały zgodnie z rozporządzeniem 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.). Aparatura wykorzystana do pomiarów posiada niezbędne certyfikaty oraz świadectwa wystawione przez Laboratoria Wzorcujące:

- stacja automatycznego monitoringu hałasu SVAN 959 nr 14723, świadectwo wzorcowania 00022771/02/2021 z 04.03.2021 wystawione przez Laboratorium Wzorcujące SVANTEK,
- kalibrator akustyczny G.R.A.S. 42AB, świadectwo wzorcowania 00014195/01/2020 z dnia 2020-06-29 wystawione przez Laboratorium Wzorcujące SVANTEK,
- stacja meteorologiczna Davis Vantage Vue nr G120718D043, świadectwa wzorcowania 617/A/12 z dnia 2012-10-11 wystawione przez Instytut Mechaniki Górotworu PAN, 0298/AC/12 z dnia 2012-10-24 wystawione przez Laboratorium Pomiarowe Mutech i 1625/AH/12 z dnia 2012-10-26 wystawione przez Laboratorium Pomiarowe Mutech,
- dalmierz laserowy Leica Disto D510 nr 1094830342, świadectwo wzorcowania L41.4180.44.2021.855.1 z dnia 2021-04-22 wystawione przez Główny Urząd Miar.

Odnosząc się do kwestii zasadności podawania wyników pomiaru hałasu przy użyciu wskaźnika L_{DWN} informuję, że zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 1 lipca 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania (Dz. U. z 2024 r. poz. 255) w strategicznych mapach hałasu wskazuje się tereny

zagrożone hałasem - opis i usytuowanie terenów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N .

Aeroklub Elbląski pismem z dnia 25.01.2024 r. odniósł się do zarzutów zawartych w petycji informując, iż samoloty którymi dysponuje posiadają wszelkie niezbędne przeglądy techniczne prowadzone przez certyfikowaną organizację AMO i CAMO (organizacje obsługowe i techniczne). Ponadto procedury startu oraz lądowania odbywają się zgodnie z zasadami wynikającymi z przepisów europejskiego i polskiego prawa lotniczego, a sam Aeroklub poddawany jest regularnym kontrolom przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w zakresie spełniania wymagań.

Prezes Aeroklubu poinformował, że pomimo iż ma świadomość, że działalność związana z eksploatacją samolotów może być uciążliwa dla części mieszkańców Elbląga, kontrolne badania hałasu przeprowadzone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska oraz Główny Inspektorat Ochrony Środowiska nie wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. Ponadto oświadczył, że samoloty Aeroklubu nie latają nad zwartą zabudową poniżej wysokości 500 m. wyłączając moment startu i lądowania – co wynika z przepisów lotniczych.

Należy zauważyć, iż Aeroklub Elbląski posiada niezbędne wymagane prawem certyfikaty, świadectwa zdatności do lotu oraz świadectwa zdatności w zakresie hałasu.

Jako Prezydent Elbląga pragnę dołożyć wszelkich starań, aby w możliwie największym stopniu minimalizować skutki oddziaływania każdego rodzaju hałasu na środowisko, jednak oddziaływanie to jest wypadkową szeregu działań. W przypadku dróg kołowych hałas ma charakter liniowy (odczuwalny jest wzdłuż ich przebiegu i zależy od natężenia ruchu), natomiast w przypadku lotnisk ma on charakter punktowy; intensywność hałasu związanego z eksploatacją lotniska maleje wraz z oddalaniem się od jego lokalizacji. W konsekwencji w przyległych lokalizacjach hałas jest odczuwalny, jednak statki powietrzne powinny być kierowane tak by emisję hałasu możliwie jak najbardziej zmniejszyć, w tym ograniczyć jego uciążliwość dla mieszkańców. Niestety, przy obecnym zagospodarowaniu przestrzennym otoczenia lotniska (na każdym z kierunków startów i lądowań zlokalizowana została zabudowa mieszkaniowa) nie ma możliwości całkowitego wyeliminowania występujących uciążliwości. Mimo to, w najbliższym czasie planuję odbycie spotkania z władzami Aeroklubu w celu omówienia sytuacji oraz możliwych działań organizacyjno-technicznych po stronie Aeroklubu, które mogłyby zmniejszyć uciążliwości funkcjonowania lotniska dla okolicznych mieszkańców.

PREZYDENT MIASTA

Witold Wróblewski

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a