



Numer pisma 68581/2023  
Wpłynęło: 07-09-2023

Elbląg, 05 września 2023 r.

5AK/DOŚ/UD: 2K/DOŚ  
13.09.23

11 WRZ. 2023

DOŚ/DOŚ: 2K  
13.09.23  
SEKRETARZ MIASTA  
Artur Zieliński

Pan Witold Wróblewski  
Prezydent Miasta Elbląga  
ul. Łączności 1  
82-300 Elbląg

PETYCJA W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA MIESZKAŃCÓW DZIELNICY NOWE POLE W ELBLĄGU.

Szanowny Panie Prezydencie,

Na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, art. 2 ust.1, ust. 2 pkt. 1 oraz ust. 3 my mieszkańcy osiedla Nowe Pole prosimy Pana o pomoc w kwestii uciążliwości i braku poczucia bezpieczeństwa wynikających z działalności stowarzyszenia jakim jest Aeroklub Elbląski.

Opis sytuacji:

Większość z nas od wielu lat mieszka na tym osiedlu, niektórzy od pokoleń. W czasach gdy lotnisko należało do Sił Zbrojnych Wojska Polskiego, loty które się odbywały, stanowiły raczej atrakcję niż uciążliwość z uwagi na małą ilość lotów szkoleniowych wykonywanych sporadycznie. Sam aeroklub również funkcjonował na zasadzie instytucji, czyli w określonych godzinach i sporadycznie w dni wolne od pracy. Czas spędzany wówczas w naszych domach, czy na terenie posesji wspominamy jako okres spokoju i bezpieczeństwa. Bez przeszkód korzystaliśmy z ogrodów oraz tarasów. Nasze dzieci wychowywały się bez stresu w ciszy i spokoju. Okna w naszych domach mogły być w lato nieustannie otwarte. Nikt na co dzień nawet nie zwracał uwagi na istnienie lotniska, ani jak przebiegają pasy startowe, ponieważ latanie samolotów można było określić jako „akcyjne” i odbywające się w dni robocze w określonych godzinach.

Obecnie sytuacja zmienia się diametralnie! Aeroklub Elbląski ma ambicje silnego rozwoju. Władze tego stowarzyszenia mają dużo nowych pomysłów na pozyskanie środków finansowych i je skutecznie realizują! Oto kilka zmian w ostatnich latach, które zmieniły nasze życie w piekło:

- wraz z zamożnością członków Aeroklubu wzrosła ilość statków powietrznych (samoloty, szybowce, wiropłaty),
- od kilku lat ponownie (wiele lat był spokój i cisza nad Elblągiem) uruchomiono skoki ze spadochronem na skalę wcześniej niespotykaną! Praktycznie w każdy weekend od piątku do niedzieli wieczorem odbywają się loty ze skoczkami, a bywa, że również przez inne dni tygodnia. Hałas ten słyszy całe miasto i okolice bo samoloty te słychać nawet w takich miejscowościach jak Młynary czy Jegłownik. Hałas jaki generują podczas startu czy lądowania nad naszymi domami, to około 90 db. Nawet gdy już są wysoko, na dole można odczytać wynik ok. 70 db (pomiar za pomocą aplikacji w telefonie). A bywa, że starty wykonują dwa lub nawet 3 samoloty na przemian i to nie tylko w weekend. Ostatnio skoki trwały od poniedziałku do środy (10 – 12 lipca) bywało, że nawet do godz. 21-szej!
- zwiększyła się liczba lotów wynoszących szybowce za pomocą samolotu SP-CAS, który emituje hałas nie mniejszy niż samoloty służące do skoków (praktycznie na przemian ze skoczkami w każdy weekend), a jeśli nie ma skoków to loty odbywają się zarówno w sobotę jak i niedzielę.

- Samolot bez obciążenia szybowcem, zarówno przy starcie jak i lądowaniu wytwarza dźwięki sięgające 90 db., a będąc już wysoko w górze z szybowcem, krążąc nad nami, przez długi czas osiąga do 75 decybeli (pomiary za pomocą aplikacji w telefonie),
- zwiększyła się liczba osób szkolących się w ramach sekcji samolotowej. Samoloty startują lub lądują - w zależności od kierunku wiatru – co 3,5 do 5 minut nad naszymi domami przez kilka godzin dziennie. Bywa, że takie loty wykonują dwa samoloty jednocześnie. Przykładowo: samolot SP – WBK generuje dźwięki przy starcie w granicach 82 db! (pomiary za pomocą aplikacji w telefonie). Oprócz lotów weekendowych odbywają się loty szkoleniowe w dni powszednie np. od godz. 17 – tej lub 18- tej lub jeszcze później i trwają do godz. 21 lub nawet do 21<sup>30</sup>!
  - Od kilku lat pojawiły się maszyny latające, których wcześniej nie było na lotnisku, a mianowicie:
    - motolotnie różnego typu, często bardzo wcześnie rano bywa, że o godzinie 4 lub 5 (np. w sobotę lub niedzielę) przelatują nisko, bezpośrednio nad dachami naszych domów skutecznie nas budząc. Krążą również w ciągu dnia na terenie lotniska np. 3 lub 4 sztuki w pobliżu naszych domów przez co w sposób ciągły zakłócany jest nasz spokój.
    - modele samolotów, które na bardzo wysokich obrotach krążą w kwartale lotniska blisko naszych zabudowań,
    - samoloty, które przylatują na tankowanie ponieważ jak wspomnieliśmy Aeroklub się rozwija, więc uruchomił i taką usługę, która jest opisana na jego stronie,
    - lotnisko elbląskie pełni rolę **lotniska otwartego** co pozwala wylądować i wystartować każdemu pojazdowi latającemu – informacja od władz Aeroklubu,
    - Samolot TS-8 BIES nr SP-YBX– prawdziwa chluba elbląskiego Aeroklubu, zabytek – najgłośniejszy samolot w posiadaniu tego stowarzyszenia. Na dodatek tak nisko przelatuje nad dachami podczas ewolucji, czując się zagrożeni po jednym z takich przelotów sprawę zgłosiliśmy na policję! (dysponujemy filmem z tego zdarzenia).
  - Wcześniej, przez wiele lat mieliśmy jako mieszkańcy ciszę w okresie jesień – wczesna wiosna. Sezon się kończył i mieliśmy pewność, że nasz spokój i bezpieczeństwo nie będą naruszane aż do następnej wiosny. Niestety, obecnie, dla stowarzyszenia i jego członków ta zasada już nie obowiązuje, nie dość, że w każdą pogodę gdy tylko nie pada lub nie ma bardzo silnych wiatrów (coraz częściej dziwimy się, że loty odbywają się przy naprawdę mocnych podmuchach wiatru, przy których wcześniej by nie latano. Samoloty lub szybowce podczas lądowania lecą bardzo nisko bokiem!), to pas jest odśnieżany i używany przez cały rok.
  - W sezonach zimowych 2020/2021 oraz 2021/2022 aeroklub znalazł dodatkowe źródło zarobku, a mianowicie **nocne loty**. Wyglądało to tak, że w wiele wieczorów po zmroku samoloty startowały lub lądowały nad nami w godzinach 17<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>. Prosimy pamiętać, że to są loty które mają na celu szkolenie osób, które tego szkolenia wymagają! Jesteśmy w swoich domach i boimy się czy coś w nas nie uderzy, a hałas przelatującego samolotu nawet w domu przy zamkniętych oknach jest bardzo dokuczliwy!  
W ostatnim dniu szkolenia w 2022 roku, loty przedłużyły się do godzin nocnych! Byliśmy zmuszeni wezwać patrol policji, aby to się wreszcie skończyło! Co prawda w sezonie 2022/2023 nie zaobserwowaliśmy nocnych lotów, ale każdy z nas ich się obawiał każdego dnia, że mogą znów się zacząć, to jest tzw. chińska tortura!

Na stronach Google Maps przy wizytówce Aeroklubu Elbląskiego widnieją godziny w których rzekomo działa Aeroklub działa: od 9<sup>00</sup> do 17<sup>00</sup>, a w soboty i niedziele nieczynne. Niestety dla nas mieszkańców nie jest to prawda! Ponieważ Aeroklub działa wtedy kiedy tylko chce! I to jest duży problem. Wcześniej, przez lata 90 – te oraz na początku lat 2000, faktycznie latano w godzinach urzędowania, a w weekendy rzeczywiście był spokój. Niestety, rozwój działań komercyjnych tego stowarzyszenia powoduje chęć ciągłego działania, bez oglądania się na prawa sąsiadów do normalnego spokojnego życia!

Bardzo ważnym dla nas, mieszkających tu Elblązan jest zdrowie i bezpieczeństwo! Chcemy podkreślić tu następujące aspekty:

1. **Hałas** – startujący samolot turbinowy Turbo Finist (maszyna komercyjnej firmy Strefa PL), generuje przy starcie i lądowaniu hałas przekraczający 90 db! Podobnie głośny jest jak już wcześniej wspomniano z samolotem SP-CAS, który zazwyczaj wyciąga szybowce. W obu przypadkach, nawet po kilku minutach od startu można zmierzyć hałas lecących już wysoko samolotów na poziomie 75 db!

Głośne sąsiedztwo aeroklubu jest odczuwalne codziennie, przez cały tydzień (wyjątkiem jest wybitnie zła pogoda w postaci mocnych opadów deszczu i czasami naprawdę silny wiatr)!

2. **Szkodliwość** spalin rozpylanych przez samoloty – 100 procent samolotów staruje lub ląduje nad naszymi domami! To jest fakt niezaprzeczalny! Większość startujących i lądujących maszyn leci nisko nad dachami (mamy na to dowody w postaci filmów i zdjęć). Powołując się na wyniki badań rozprawy doktorskiej z 2020 r., pani mgr inż. Agaty Nykazy z Politechniki Poznańskiej pt.: „Ocena emisji szkodliwych związków spalin podczas lotów samolotów akrobacyjnych” (<https://sin.put.poznan.pl/files/download/34419>), w którym jasno wspomina się, że szkodliwość spalin należałoby ograniczyć poprzez wprowadzenie przepisów regulujących emisję spalin dla lotniczych silników tłokowych. W par. 3 na str. 26 opisane jest paliwo powszechnie używane, będące jednocześnie w sprzedaży komercyjnej Aeroklubu, również dla samolotów spoza stowarzyszenia, Avgas 100 LL (dane ze strony aeroklubu), **w których dopuszczalna ilość siarki wynosi 500 mg/kg oraz zawartość ołowiu do 560 mg/ dm<sup>3</sup>!** W wyniku spalania paliwa w spalinach znajdują się **bardzo szkodliwe**:

- węglowodory,
- tlenek węgla,
- tlenki azotu,
- cząstki stałe!

**Badania dotyczą nie tylko silników samolotów akrobacyjnych, ale ogólnie silników tłokowych!**

Podobne wyniki można znaleźć w pracy pana Pawła Boguszewicza z Instytutu Lotnictwa z 2011 r. pt.: „Badania osiągow i emisji spalin silnika lotniczego Franklin - 4A zasilanego paliwem Avgas i E85” (par. 4.1) – link: [https://ilot.lukasiewicz.gov.pl/PIL/PIL\\_213.pdf](https://ilot.lukasiewicz.gov.pl/PIL/PIL_213.pdf).

Ponadto obawiamy się o zdrowie wszystkich dzieci mieszkających w pobliżu lotniska. Na stronie z dnia 15 stycznia 2023 r., poświęconej najnowszym badaniom wykonanym w Kalifornii (<https://zielona.interia.pl/polityka-klimatyczna/swiat/news-olow-z-samolotow-szkodzi-dzieciom-lotniska-wplywaja-na-zdrow,nld,6534498>) opisane jest jak **mocno szkodliwe jest działanie ołowiu ze spalin samolotowych silników tłokowych na organizm ludzki, a w szczególności dziecka!** **Cytat:** „Naukowcy przeanalizowali 14 000 próbek krwi pobranych w latach 2011-2020 od dzieci w wieku poniżej 6 lat mieszkających w pobliżu lotniska w Kalifornii, aby ocenić narażenie na ołów. Odkryli, że poziom ołowiu we krwi wzrastał tym bardziej, im bliżej lotniska mieszkały dzieci. Według badań poziomy ołowiu we krwi były 2,18 razy wyższe niż poziom bezpieczeństwa”. Zwracamy również uwagę na kartę charakterystyki paliwa Avgas 100 LL (<https://www.warteraviation.com/wp-content/uploads/2018/04/AVGAS-100-LL-karta-charakterystyki-21.08.2017.pdf>), która potwierdza szkodliwość tego paliwa.

3. **Bezpieczeństwo** – bardzo często występują niebezpieczne sytuacje, szczególnie podczas lądowań zarówno samolotów jak i szybowców! Obiekty te przelatują bardzo nisko nad domami, a w szczególności nad domem z nr 1 B oraz hurtownią budowlaną Attyka. Jeśli zaobserwujemy takie zdarzenie powiadamiamy władze Aeroklubu, ale skutku nasze prośby o zachowanie bezpiecznej odległości lub przelotu trochę z boku budynków nie przynoszą efektu, albo tylko chwilowy. Żyjemy w ciągłym napięciu psychicznym, w świadomości ciągłego zagrożenia- praktycznie przez 7 dni w tygodniu, przez cały rok, bo nigdy nie wiemy czy za chwilę coś nie wystartuje. Tu nie ma żadnych reguł ani zasad!
4. **Złośliwość** – zaobserwowaliśmy również złośliwe zachowanie niektórych pilotów np. po przez zwiększanie obrotów podczas lądowań samolotów w momencie przelotów nad naszymi domami,

co generuje dodatkowy hałas. Niektórzy (szczególnie piloci samolotów przeznaczonych do skoków spadochronowych), czują się tak bezkarni, że widząc jak nagrywamy ich niskie przeloty nad zabudowaniami, dokonują nawrotów i kilkakrotnie przelatują nisko nad domami na zakończenie lotów pokazując jak mają za nic nasze bezpieczeństwo i prawo do życia w spokoju.

5. **Mapa Hałasu** – przykro nam to jest stwierdzić, ale nie odpowiada ona stanowi faktycznemu z uwagi na:

- pomiary zostały wykonane w miejscach wskazanych prawdopodobnie przez Aeroklub. Dlaczego nigdy, żadnych pomiarów nie wykonywano na posesjach w świetle pasa startowego, a chyba przepisy mówią o badaniu w miejscach najbardziej narażonych na hałas?!
- badanie było przeprowadzane w czasie, gdy lotnisko może sobie pozwolić na zmniejszenie liczby lotów, czyli wiosną! Pytanie: czy wówczas były wyciągane szybowce za pomocą samolotu oraz czy odbywały się skoki z samolotu? Raczej nie!
- Występowanie szkodliwych skutków hałasu w postaci znacznej uciążliwości hałasu (HA) dla lotniska w Elblągu - nie oznaczono.
- $L_{DWN}$  - długookresowy (roczny) dziennie-wieczorno-nocny równoważny poziom dźwięku – parametr dla lotnisk z lotnictwem pasażerskim (rejsowym), a nie dla lotniska, które może w każdej chwili ograniczyć lub nawet wstrzymać loty.
- $N_{HA}$  - liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu – nie określono.
- $N_{IHD}$  - liczba osób narażonych na choroby niedokrwienne serca – nie określono.
- *Ustawa POŚ pozwala na ustalenie i kontrolę warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby (dnia lub nocy). Hałas wokół lotniska zmienia się w czasie i dlatego do oceny jego dokuczliwości stosuje się wskaźnik  $L_{AeqT}$  dla lotniska, liczony na podstawie wskaźnika poziomu hałasu  $L_{AE}$  lub SEL, służące do oceny hałasu pojedynczej operacji lotniczej, który stanowi start, lądowanie i przelot jednego statku powietrznego lub inna operacja charakterystyczna np. touch-and-go, które jest nagminnie stosowane w szkoleniu pilotów w Aeroklubie Elbląskim! Dziwne jest dla nas, że wykonujący Mapę Hałasu dla naszego miasta, wspominają o tym parametrze, ale tylko ogólnie i jedynie w odniesieniu do komunikacji drogowej, czy szynowej! Dlaczego nie stosuje się parametrów do źródła hałasu, które przecież nie trwa w sposób ciągły jak ruch drogowy, szynowy, ale generuje olbrzymi hałas w sposób falowy przez cały dzień. Jak można używać parametrów w długim okresie czasu jakim jest współczynnik  $L_{DWN}$  - długookresowy (roczny) dziennie-wieczorno-nocny równoważny poziom dźwięku (źródło- [https://www.gios.gov.pl/zalaczniki/bip/obliczanie\\_wskaznikow\\_zdrowotnych.pdf](https://www.gios.gov.pl/zalaczniki/bip/obliczanie_wskaznikow_zdrowotnych.pdf))? Uważamy, że badania powinny być powtórzone oraz transparentne również dla każdego mieszkańca. Chcielibyśmy również poznać ilość urządzeń pomiarowych i miejsca ich rozmieszczenia oraz ile zostało zmierzonych „operacji” na lotnisku Aeroklubu. Jaka jest definicja „operacji” według autorów, ponieważ tym terminem można określić jeden przylot, przelot, odlot lub podejście nie zakończone lądowaniem statku powietrznego a także wyciągane szybowce za pomocą wyciągarki co może nie dać żadnego odczytu na urządzeniach pomiarowych.*

Definicja ma tutaj duże znaczenie, gdyż w aktualnym dokumencie Mapa Hałasu dla m. Elbląga widnieje oświadczenie autorów, następującej treści: „na podstawie danych od głównego użytkownika lotniska określono, że w ciągu roku na lotnisku wykonywane jest 3678 operacji”(str. 31). W naszej ocenie wartość ta jest mocno zaniżona! Kamufluje prawdziwy rozmiar działalności Aeroklubu, a tym samym wizualnie zaniża skalę uciążliwości lotniska i zmniejsza rozmiary prowadzonej tam działalności! Gdy przykładowo, lata tylko jeden samolot w systemie touch-and-go, pełną pętlę wykonuje od 3,5 do 5 minut. Latając przez 3 godziny (zwykłe nasze popołudnie w dzień powszedni) wychodzi około 40

operacji licząc start, lądowanie i sam przelot jako jedną operację! Szacujemy, że średnio takich dni może być około 100 w roku. Wychodzi na to, że tylko jeden samolot wykonuje około 4000 operacji rocznie, a czasem latają dwa jednocześnie. Obliczenia są wynikiem codziennej naszej obserwacji i mogą być zaniżone, ponieważ nikt codziennie nie liczy startów i lądowań wszystkiego co lata przez cały dzień w aeroklubie. Nie liczymy tutaj startów i lądowań samolotów ze skoczkami, ani wyciągania szybowców za pomocą samolotu lub wyciągarki. Nie ma w tej liczbie lotów wiroplątów, ani motolotni, czy paralotni (z silnikiem). Nie ma tu również samolotów, które przylatują zatankować (najnowszy pomysł na dodatkowy zarobek). No i nie liczymy jazgotu modeli samolotowych, które też stratują, wykonują szereg ewolucji i lądują na pasie Aeroklubu! To wszystko sprawia, że mapa hałasu lotniczego może zawierać duże błędy ponieważ ilość operacji lotniczych stanowi ważny parametr danych wyjściowych na potrzeby Mapy Akustycznej!

Naszym zdaniem koniecznym jest również zbudowanie modelu akustycznego z prawdziwego zdarzenia dla tego lotniska, dopiero wówczas okaże się jak wielka jest uciążliwość Aeroklubu dla mieszkańców nie tylko naszej dzielnicy, ale również całego miasta.

- Hałas lotniczy - jest to hałas emitowany do środowiska podczas operacji lotniczej startu, lądowania bądź przelotu, związanej z danym lotniskiem (jako miejsce startu lub lądowania) – definicja z AKTUALIZACJI PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA MIASTA ELBLĄGA z czerwca 2018 (1.2 PODSTAWOWE OZNACZENIA, POJĘCIA I DEFINICJE) - dlaczego w pkt. 4.2 „Charakterystyka źródeł Hałasu” tego dokumentu w ogóle nie wspomina się o hałasie z lotniska? Jest zupełnie pominięty w tym dokumencie?!

Nasze postulaty obejmują:

1. Określenia konkretnej daty uruchomienia nowego, dłuższego pasa startowego, wychodzącego na przystosowany do tego wiadukt (z jednoczesnym **zamknięciem starego, krótszego pasa zakłócającego spokój i bezpieczeństwo mieszkańców osiedla Nowe Pole jak i zapewne osiedla Zatorze**).
2. Zamknięcie lotniska na wszelkie loty w niedziele i święta.
3. Wyznaczenie ścisłych godzin lotów 9<sup>00</sup> - 17<sup>00</sup> w dni powszednie.
4. Całkowite zrezygnowanie ze skoków spadochronowych.
5. Wyegzekwowanie od władz Aeroklubu zakazu lotów przez motolotnie w godzinach innych niż 9<sup>00</sup> - 17<sup>00</sup> w dni powszednie oraz zakaz lotów w niedziele i święta.
6. Latanie "w kółko" przez modele samolotów i motolotnie w kwartale lotniska za Attyką (ul. Akacyjowa 25). Takie zachowanie nikomu nie będzie przeszkadzało gdy przeniesie się w sąsiedztwo DK nr 7.
7. Wprowadzenie całkowitego zakazu nocnych lotów.
8. Całkowity zakaz nie tylko lotów, ale również samego odpalania samolotu TS-8 BIES nr SP-YBX. Ryk tej maszyny jest nie do zniesienia. Miejsce tego samolotu jest w muzeum, a nie nad naszymi głowami.
9. Wykonywanie stałych pomiarów hałasu w miejscach które wskażą mieszkańcy, a nie władze Aeroklubu! Tylko w takim przypadku można będzie faktycznie określić współczynnik  $L_{DWN}$  - długookresowy (roczny).
10. Przejęcie w trwałą zarząd lotnika w Elblągu przez Prezydenta Miasta.

Z uwagi na fakt, że z władzami Aeroklubu nie możemy się porozumieć, ponieważ my mieszkańcy osiedla Nowe Pole, od 2019 prowadzimy z nimi rozmowy w temacie bezpieczeństwa i hałasu. Co roku mówi się nam, iż pas będzie otwarty roku następnego oraz, że zostanie zamknięty krótszy pas startowy. Ostatnio dowiedzieliśmy się, że nikt nie planuje zamknięcia krótszego pasa po włączeniu do użytkowania dłuższego! Ignoruje się zarówno nasze obawy o bezpieczeństwo naszych rodzin oraz fakt braku możliwości wypoczynku

nie tylko na naszych posesjach, ale również w samych domach i mieszkaniach! Nie jesteśmy w stanie położyć do snu nasze dzieci, a i drzemka dorosłych w ciągu dnia też jest niemożliwa. Niektóre małe dzieci na przelatujący samolot odruchowo zatykają uszy i kucają!!! Szkodliwe spaliny rozsiewane są bezpośrednio nad naszymi domami. Czy Pan wie Panie Prezydencie, że w czasie lotów w sobotę i niedzielę **uciekamy** z naszych domów, żeby chociaż trochę odpocząć? Wśród nas są też osoby mocno schorowane, które potrzebują ciszy i spokoju, aby ich stan się nie pogarszał! Zarząd Aeroklubu ma pełną tego świadomość, ale bagatelizuje potrzeby również tych osób! Przyjemność i komercja dla jednych, nie mogą być koszmarem dla drugich!

Prosimy Pana, Panie Prezydencie, aby wzorem Prezydenta Leszna wydał decyzję o wygaszeniu Aeroklubowi Polskiemu trwałego zarządu nad elbląskim lotniskiem (<https://elka.pl/content/view/83572/80/>) i powołał swojego pełnomocnika ds. lotniska! Wiemy, że zarząd Aeroklubu Elbląskiego nie zgodzi się na żadne ustępstwa gdyż ma świadomość, że żadna instytucja się za nami nie ujmie i czuje się bezkarny, dlatego tylko zarząd miejski pozwoli na ucywilizowanie działalności tego stowarzyszenia! Dowodem na brak chęci do porozumienia mogą być pisma i petycje pisane w Pańskim imieniu do władz Aeroklubu (DOŚ.152.2.2020.MS) oraz odpowiedź na Pańskie pismo od Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (LEP-2.050.21.2020.ULC.1 z dn.28.09.2020 r.). Przecież nawet, gdy jest zagrożenie życia (nie zawsze uda nam się nagrać film z takiego zdarzenia) nawet policja nie wie czy reagować! Gdy musi działać po zawiadomieniu indywidualnym, to pilot otrzyma upomnienie, albo umorzają sprawę. Mamy wrażenie, że nie otrzymamy żadnej pomocy, póki coś się nie stanie! A prędzej czy później na pewno dojdzie do tragedii patrząc jak nisko, czasami przy złej pogodzie, latają samoloty i szybowce!

Znany jest nam przykład instytucji na terenie naszego miasta, która niedawno postawiła ekrany dźwiękochłonne dla ulżenia swoim sąsiadom, którym przeszkadzał hałas agregatów klimatyzacyjnych, pomimo, że badania wykonane w dzień i w nocy nie wykazały żadnych przekroczeń. To były tylko agregaty a nie samoloty, których przelot rozrywa nasze uszy! W przypadku władz Aeroklubu nie możemy liczyć nawet na najmniejsze zrozumienie!

Prosimy również, aby przy pomiarach do Mapy Hałasu miejsca pomiaru były wyznaczone bez udziału osób związanych z Aeroklubem oraz w przetargu nie uczestniczyły firmy korzystające z jego zasobów w żadnym zakresie. Dodatkowym problemem był termin wykonywania pomiarów, gdyż pomiary w maju nie odzwierciedlają faktycznego hałasu oraz częstotliwości lotów. Do tej pory takim optymalnym okresem są miesiące czerwiec – wrzesień.

Panie Prezydencie, liczymy, że jako nasz przedstawiciel i Administrator miasta, stanie Pan po stronie słabszych i tych, którzy codziennie cierpią i boją się o bezpieczeństwo swoich bliskich.

Z wyrazami szacunku.

Mieszkańcy miasta Elbląg.

Dołączono:

Załącznik nr 1 – lista mieszkańców popierających petycję w sprawie bezpieczeństwa i zdrowia mieszkańców dzielnicy Nowe Pole w Elblągu.

