

Warszawa 16.09.2013

Stowarzyszenie Ciche Niebo Nad Warszawą  
ul. Ogrodowa 32a lok.13  
00-893 Warszawa  
[www.cicheniebonadwarszawa.pl](http://www.cicheniebonadwarszawa.pl)  
e- mail: info@cicheniebonadwarszawa.pl

Pani Prezydent  
m.st. Warszawy  
Hanna Gronkiewicz-Waltz

*Szanowna Pani Prezydent,*

W obliczu:

- cierpienia tysięcy Warszawiaków z dzielnic Bemowo, Bielany, Żoliborz, mieszkających na trasie kręgu nadlotniskowego lotniska Warszawa-Babice, z powodu hałasu lotniczego,
- beczynnością organów Państwa wobec stanu przekroczenia oficjalnych norm hałasu
- wątpliwości związanych z legalnością funkcjonowania lotnictwa cywilnego na lotnisku służb porządku publicznego,
- nieprawidłowości związanych z pomiarami hałasu lotniczego i jego dokumentacją, prosimy Panią Prezydent o:
  - 1) objęcie osobistym nadzorem działalności Biura Ochrony Środowiska m.st. Warszawy w zakresie jego postępowania w walce z hałasem lotniczym i rolę w przygotowaniu niezetelnej naszym zdaniem ostatniej mapy akustycznej Warszawy – Hałas Lotniczy dla dzielnic Bemowo, Bielany, Żoliborz.
  - 2) poparcie naszych postulatów przed Radą Miasta przy okazji podejmowania Uchwały o przyjęciu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy.

#### Uzasadnienie

Ad 1) Prezydium Rządu przekazując w roku 1975 lotnisko wojskowe Bemowo dla celów szkoleniowych lotnictwa cywilnego, podkreślało tymczasowy charakter tej sytuacji. Cyt. „.....do czasu ustalenia lokalizacji nowego lotniska usługowo-sportowego i oddania do eksploatacji jego pierwszego etapu realizacyjnego.” Stan ten trwa po dziś dzień. Pora po 38 latach, kiedy byłe lotnisko wojskowe znalazło się w ścisłym centrum Warszawy, ten stan zakończyć. Tym bardziej że pojęcie „lotnictwo sportowe” rozrosło się, a natężenie ruchu na lotnisku Babice przekracza jego możliwości.

Obecnie z lotniska Babice, d. Bemowo korzysta przede wszystkim lotnictwo cywilne.

W roku 2011 na lotnisku Babice odbyło się 80 909 operacji lotniczych (startów i lądowań – lotnisko Okęcie w tym samym roku miało tych operacji 119 399). Przeszło 90% to operacje lotnictwa cywilnego (prywatni właściciele hangarujący maszyny na lotnisku, prywatni właściciele przylatujący z innych lotnisk, loty szkoleniowe prywatnych ośrodków szkolenia, loty szkoleniowe Aeroklubu Warszawskiego, prywatni przewoźnicy i in.)

Użytkowanie lotniska służb porządku publicznego przez prywatne lotnictwo cywilne nie spełnia przy tym regulacji prawnych. Zgodnie z Prawem Lotniczym lotnisko takie poza wpisem na listę lotnisk służb porządku publicznego wpisane musi być dodatkowo na listę lotnisk cywilnych prowadzoną przez Prezesa Urzędu

Lotnictwa Cywilnego, a wpis taki poprzedzać musi decyzja tegoż Prezesa ULC o założeniu lotniska cywilnego.

Pojedynczy wniosek o wpis na listę lotnisk cywilnych złożył Zakład Budżetowy MSW w grudniu 2005 r.

Po przeszło siedmiu latach, przy nieobsadzonym stanowisku Prezesa ULC, pełniący jego obowiązki, z jednego wniosku Zakładu Budżetowego MSW wydaje dwie decyzje dla zupełnie nowego podmiotu, jakim jest Centrum Usług Logistycznych: pierwszą z dn. 16.05.2012 o wyrażeniu zgody na założenie lotniska i drugą z dn. 28.08.2012 o wpisie tego lotniska na listę lotnisk cywilnych.

Naszym zdaniem jest to ewidentne naruszenie prawa administracyjnego, prawa lotniczego i prawa o ochronie środowiska. Po naszej interwencji funkcjonujący obecnie Prezes ULC decyzją z dn. 29.03.2013 wszczął postępowanie o stwierdzenie nieważności tych dwóch Decyzji.

Stwierdzić też należy, że w już w dniu złożenia wniosku o wpis na listę lotnisk cywilnych w roku 2005 w Unii Europejskiej istniał obowiązek uzyskania opinii środowiskowej przy zakładaniu lotniska. Tylko późne implementowanie przez Państwo polskie tych rozwiązań umożliwiło wydanie decyzji o założeniu lotniska Babice bez opinii środowiskowej. W naszej opinii trzymanie się norm unijnych w zakresie konieczności posiadania opinii środowiskowej definitywnie ucięłoby problem funkcjonowania lotnictwa cywilnego na lotnisku Babice. Cywilny ruch na lotnisku Babice szkodzi bowiem środowisku wyjątkowo mocno.

Normy hałasu określone Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn. 14.06.2007, tzn. poziom hałasu 60 dB dla dzielnic mieszkalnych i 55 dB dla terenów związanych z pobytem dzieci i młodzieży zostały w dzielnicach Bemowo, Bielany, Żoliborz przekroczone.

Problem hałasu lotniczego lotniska Babice nie dotyczy bowiem tylko mieszkańców Bemowa, gdzie posadowione jest lotnisko.

Krąg nadlotniskowy wytyczony jest bowiem nie tylko na osi startów i lądowań, ale stanowi krąg wokół dzielnic Bemowo, Bielany, Żoliborz. Te dzielnice zamieszkuje ok. 300 000 ludzi, a samoloty latające na trasie kręgu słyszy bardziej lub mniej intensywnie kilkadziesiąt tysięcy ludzi.

Z uwagi na fakt, że lotnisko Babice wykonuje przeszło 10 000 operacji lotniczych rocznie, zmuszone jest do prowadzenia ciągłych pomiarów własnego hałasu. Pomiary prowadzone są w dwóch punktach pomiarowych – jednym obok lotniska na ul. Kleeberga, drugim kilka kilometrów na wschód od lotniska na trasie kręgu nadlotniskowego przy ul. Kolektorskiej na Marymoncie.

Firma wykonująca pomiary wybierana jest przez samego zainteresowanego, tzn. zarządzające lotniskiem Centrum Usług Logistycznych. To odbija się niestety na jakości pomiarów, bo firma używa przeróżnych „tricków” aby ukryć rzeczywisty poziom hałasu, np.:

- 1) W roku 2011 kiedy punkt przy ul. Kleeberga za miesiące sierpień, wrzesień, październik wykazał poziomy hałasy odpowiednio: 57,5 dB, 56,9 dB, 59,5 dB, punkt pomiarowy przy ul. Kolektorskiej „ogłuchł” na 3 miesiące (rzekomo awaria)
- 2) O tym, że w październiku 2011 na Kleeberga zanotowano hałas 59,5 dB nie dowiemy się z oficjalnych pomiarów – zamieszczanych na witrynie internetowej Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska – bo za ten miesiąc nie podano rzeczywistych pomiarów tylko: średnią 6 najniekorzystniejszych kolejnych miesięcy w roku (maj-październik 2011). I zamiast tych 59,5 dB robi się 55,3 dB.
- 3) W roku 2012 drugi punkt pomiarowy z Kolektorskiej „odzyskał słuch”, ale w leśnym zagajniku w Klaudynie koło Warszawy. Przez miesiące maj-sierpień pokazując „bezpieczne” wartości ok. 50 dB. Kiedy na skutek



naszych interwencji wrócił w październiku na Kolektorską, trochę mu się „pogorszyło” -wynik: 55,9 dB.

Niestety są to jedyne pomiary z natury, mierzone mikrofonami, ale i one wykazują przekroczenie norm dla hałasu lotniczego określonych we wspomnianym Rozporządzeniu Ministra Środowiska z roku 2007. Jeżeli oba punkty pomiarowe w latach 2011-2012 wykazują w przeważającej ilości miesięcy maj-październik poziom hałasu przekraczający 55 dB, to jest to przekroczenie norm hałasu dla terenów związanych z pobytem dzieci i młodzieży (55 dB). Na trasie kręgu znajduje się kilkadziesiąt takich miejsc (żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, szkoły średnie, internaty, ośrodki opiekuńcze).

Wydawało by się, że jest to „oczywista oczywistość”.

Toteż z niemalym zdziwieniem przyjęliśmy widok projektu mapy akustycznej dla Warszawy w części Hałas lotniczy Dzielnice Bemowo, Bielany, Żoliborz zaprezentowany w tym roku przez podległe Pani Prezydent Biuro Ochrony Środowiska m.st. Warszawy.

Otóż co prawda odnotowano tam znaczne zwiększenie obszaru oddziaływania hałasem lotniczym na te dzielnice (teraz to blisko 50% ich powierzchni), ale natężenie hałasu oznaczono podobnie jak w mapie akustycznej za lata 2008-2010, czyli na poziomie 45-50 dB.

Jest to wyraźnie sprzeczne z pomiarami wykonywanymi z natury za pomocą mikrofonów, i ze zdrowym rozsądkiem, bo w roku 2009 na lotnisku Babice wykonano ok. 40 000 operacji lotniczych, a w roku 2011 było ich już 80 000!

Z informacji uzyskanych od przedstawiciela BOŚ, głównie w formie pisemnej, bo o spotkaniach konsultacyjnych w dniach 26.06 i 16.07.2013 konkretnych informacji nie podawano – wynika że:

1. Mapę akustyczną sporządzono nie na podstawie rzeczywistych pomiarów, lecz za pomocą symulacji komputerowej.
2. Dane przyjęte do wykonania symulacji to:
  - a) typ taboru lotniczego
  - b) średnia nocna liczba operacji lotniczych i rozkład natężenia ruchu lotniczego na wytypowanych trasach)
3. Mapa uśrednia dane z całego roku kalendarzowego.
4. Nie można stosować danych z natury dobowych i miesięcznych (krótkookresowych) przy sporządzaniu mapy akustycznej, ani sporządzić jej dla sześciu najbardziej niekorzystnych kolejnych miesięcy, bo stosowanie danych komputerowych do sporządzania map akustycznych (długookresowych) zakłada Dyrektywa 2002/49/We Parlamentu Europejskiego i Rady – pismo BOŚ z 27.02.1013.

Te wyjaśnienia to półprawda.

Ta sama Dyrektywa w swoim załączniku nr1 pkt.3 stanowi, że w niektórych przypadkach może być korzystne stosowanie dodatkowo do wskaźników długoterminowych specjalnych wskaźników hałasu i związanych wartości granicznych, np.:

- rozpatrywane źródło hałasu działa przez niewielką część czasu
- dodatkowa ochrona weekendów lub konkretnej części roku

Korzystając chociażby z tych dwóch przykładów BOŚ powinien zlecić zastosowanie wskaźników krótkoterminowych z pomiarów z natury i powinien zlecić wykonanie map akustycznych za okresy listopad-kwiecień i maj-październik. Tłumaczenie, że Polska nie implementowała jeszcze tego zapisu do prawa krajowego i nie można go stosować sprzeczne jest z traktatem akcesyjnym.

Z wyjaśnień BOŚ (pismo z dn. 22.08.2013) wynika, że do modelu komputerowego przyjęto typy taboru lotniczego oraz dane n/t ruchu lotniczego.

To za mało!

Brak danych z procedury startu i podejścia do lądowania. Założywszy, że cały krąg liczy ok. 20 km, i że połowa startów odbywa się na płn. a połowa na pld. pasa, to przez ok. 3-4 km po starcie samoloty nabierają wysokości i są poniżej zalecanej wysokości 300m. Tak więc 30% długości kręgu narażone jest na hałas wyjących silników emitujących hałas dużo wyższy niż wykazywany w punktach pomiarowych lotniska (średnia 52-58 dB, jednostkowo 85 dB).

Te fragmenty kręgu na projekcie mapy zaznaczono oczywiście jak pozostałe w kolorze żółtym (45-50 dB).

W zestawieniu typów samolotów przyjętych do symulacji są luki i nieściśności. Nie wymieniony jest tam samolot Aeroklubu Warszawskiego SP-AWA typu Jak 12A. Rok produkcji 1960! To znany Warszawiakom „dręczyciel hałasem” używany do wyciągania szybowców. Nie dość, że obciążony szybowcem nie potrafi się wzbijać na zalecane 300 m i nie jest w stanie utrzymać się na trasie kręgu, to emituje hałas na najwyższym ze wszystkich samolotów poziomie. Do zestawienia nie dołączony. Największy procent operacji na kręgu (53%) wykonują samoloty Cessna 152 i Cessna 172. Samoloty te fabrycznie nie emitują może zbyt dużego hałasu. Problem z modelami kilkudziesięcioletnimi, które przeważają na lotnisku. Np. SP-FGF Cessna 172 wykonująca do kilkudziesięciu lotów szkoleniowych dziennie wg. aktualnego certyfikatu na wys. 300 m emituje hałas 73,2 dB (Norma 73,9 dB), oczywiście bez wysokich obrotów. Dodajmy, jest to hałas wznoszący się i opadający (cisza-narasta – max 73 dB lub więcej – spada – cisza) w cyklach od 1 min. do kilku minut. Ten rodzaj hałasu demoluje system nerwowy człowieka najskuteczniej. Dużo skuteczniej niż ciągle natężenie hałasu na tym samym poziomie. Dodajmy że ośrodek szkoleniowy – właściciel tego samolotu „popisał się” tym, że tegoroczną Zielonoświątkową niedzielę (19 maja) zorganizował szkoleniowe loty po kręgu od godz. 6<sup>00</sup> budząc tysiące Warszawiaków wielokrotnym przelotem nad ich domostwami.

Dlatego wnosimy o weryfikację mapy akustycznej Hałas Lotniczy dla dzielnic Bemowo, Bielany, Żoliborz z wykorzystaniem danych z natury i sporządzeniem jej za okres maj-październik lub sporządzenie alternatywnej drugiej mapy z uwzględnieniem powyższych uwag.

Ad.2 Biorąc po uwagę, że normy hałasu lotniczego, przynajmniej w zakresie dotyczącym dzieci i młodzieży zostały w Warszawie na trasie kręgu nadlotniskowego lotniska Babice przekroczone, wnosimy o rozważenie sposobu ograniczającego emisję tego hałasu poprzez:

1. Ograniczenie ruchu lotniczego na lotnisku Babice poprzez wykluczenie z korzystania z lotniska lotnictwa cywilnego, a pozostawienie lotnictwa służb porządku publicznego bądź
2. Ograniczenie ruchu lotniczego na lotnisku Babice poprzez zakaz wykonywania lotów szkoleniowych przez ośrodki szkolenia z docelowym max. 3-letnim terminem na likwidację lotów lotnictwa cywilnego w ogóle.

Liczymy na pomoc Pani Prezydent w realizacji naszych postulatów.

2. *Resonans*

STOWARZYSZENIE CICHE NIEBO NAD WARSZAWĄ  
PREZES ZARZĄDU

*Zbigniew Franczak*  
Zbigniew Franczak

do wiadomości:

- 1) Minister Środowiska
- 2) Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska