

WPLYNEŁO
URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO
w Poznaniu
Departament Organizacyjny i Kadry

21-01-2022
6231/22

RKP
Ilość załączników
Podpis



DYREKTOR DEPARTAMENTU ORGANIZACYJNEGO I KADRY

Poznań, 18 stycznia 2022 roku

20-01-2022
6231/22
fals.

RKP
Ilość załączników
Podpis

PLP/SR/084-1/2022/PR

0114 /2022

DO
2011
Marek Woźniak

Marszałek Województwa Wielkopolskiego

Marek Woźniak

Al. Niepodległości 34

61-714 Poznań

Podmiot wnoszący petycję: Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań

PETYCJA

w sprawie zmiany granic obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska
Poznań-Ławica w Poznaniu

Stenowny Paweł Marszałek

na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (tekst jedn. Dz.U. z 2018 r. poz. 870) w związku z art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz.U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.) wnoszę petycję w sprawie zmiany granic obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań-Ławica w Poznaniu.

UZASADNIENIE

Obszar ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań-Ławica w Poznaniu został utworzony uchwałą nr XVIII/302/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 30 stycznia 2012 r. Podstawą utworzenia przedmiotowego obszaru była decyzja Regionalnego Dyrektora

Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 28 lutego 2011 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa i modernizacja Portu Lotniczego Poznań-Ławica spółka z ograniczoną odpowiedzialnością im. Henryka Wieniawskiego położonego w Poznaniu przy ul. Bukowskiej 285” (znak: WOO-II.4230.1.2011.JS), raport o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko, mapy ewidencyjne, a także dokumentacja złożona przez Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o. o., pismem z dnia 16 maja 2011 r. (znak: PLP/OOS/HG/2253/2011) wraz z aneksem z dnia 16 grudnia 2011 r.

Z uwagi na upływ czasu doszło do dezaktualizacji wyznaczonych ww. uchwałą granic obszaru ograniczonego użytkowania. Wskazują na to dane, którymi dysponuje Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o. o., a do których zbierania jest on zobowiązany na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.) oraz 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. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.). Potwierdzają to (i) porównanie ustaleń analizy porealizacyjnej z 2016 r. z aktualnymi danymi ruchowymi dot. liczby operacji lotniczych w okresie od 01 lipca 2020 r. do 30 czerwca 2021 r. oraz (ii) porównanie obowiązującego OOU z aktualnymi danymi ruchowymi dot. liczby operacji lotniczych w okresie od 01 lipca 2020 r. do 30 czerwca 2021 r.

Dalece istotne znaczenie ma cel i charakter analizy porealizacyjnej, będącej asumptem dla podjęcia uchwały Sejmiku Województwa Wielkopolskiego w przedmiocie określenia obszaru ograniczonego użytkowania. W pierwszym rzędzie należy zwrócić uwagę na oczywisty i niekwestionowany pogląd, wedle którego analiza porealizacyjna ma na celu ograniczenie **rzeczywistych** uciążliwości dla nieruchomości sąsiednich, zaś jej sporządzenie jest w interesie właścicieli tych nieruchomości¹.

Powszechnie wiadomo, iż pandemia COVID-19 poważnie dotknęła cały sektor lotnictwa. W porównaniu z 2019 r. ruch lotniczy zmniejszył się o ponad dwie trzecie. Wskazuje się, że ten długotrwały spadek będzie miał konsekwencje przez lata i zagraża rentowności przedsiębiorstw, zatrudnieniu oraz warunkom pracy. Na dzień sporządzania niniejszego dokumentu nie jest wiadomo, jak szybko sektor powróci do normalnego funkcjonowania. Lotom nie sprzyja powolne tempo szczepień, ograniczenia związane z podróżami i kwarantanną, testy

¹ por. np. Wyrok NSA z 8.12.2011 r., II OSK 2169/11, LEX nr 1152144;

i inne wymogi². Z uwagi na fakt, iż wspomniana pandemia trwa, kryzys branży lotniczej pogłębia się z każdym dniem. Zdaniem zaś ekspertów rezygnacja z transportu lotniczego niektórych grup podróżnych, jak np. klientów biznesowych, będzie miała charakter trwały. Port aktualnie obserwuje znaczące obniżenie ruchu lotniczego, który jest nieporównywalnie mniejszy niż w latach poprzednich i nie identyfikuje znacznych impulsów pozwalających na gwałtowny wzrost ruchu lotniczego, zwłaszcza względem ruchu odnotowanego w 2019 roku.

Z tego względu analiza porealizacyjna obejmująca okres od 20.09.2014 do 19.09.2015 r. jest nieaktualna i wymaga uzupełnienia. Nie znajduje ona bowiem odzwierciedlenia w rzeczywistym stanie faktycznym. Tak Port, jak i podmiot ją sporządzający, nie mogą dać rękojmi oświadczeniom w niej wyrażonych. Warto w tym miejscu wskazać, że analiza porealizacyjna, mimo iż jest dokumentem sporządzanym przez profesjonalistów, to jest wykonywana przy udziale i na zlecenie wnioskującego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i jako taka, ma charakter dokumentu prywatnego, który jest jedynie potwierdzeniem oświadczenia złożonego w tym dokumencie. W tym konkretnym przypadku oświadczenie to odzwierciedlało stan faktyczny, który istniał w czasie złożenia ów oświadczenia. Potwierdzeniem takiego stanu rzeczy są choćby porównania danych ruchowych dot. liczby operacji lotniczych załączonych do niniejszej petycji.

W niniejszym przypadku godzi się również odwołać do racjonalności stanowienia prawa - i dalej - do racjonalności prawodawcy. Należy bowiem mieć na uwadze, że wszelkie działania prawodawcy winny być efektem dogłębnego rozważenia problemu i dojrzałej decyzji znajdującej racjonalne uzasadnienie³. Stanowisko to jest podstawą reguł konstruowania aktów normatywnych⁴. Oznacza to, że w procesie stanowienia prawa należy przewidywać skutki społeczne, gospodarcze, organizacyjne, prawne i finansowe planowanych rozwiązań, a także mieć na uwadze jasno określone cele, jakie zamierza się osiągnąć. Przede wszystkim zaś, należy dokonać wyboru optymalnego w danych warunkach rozwiązania prawnego.

Z wyżej wymienionych względów, w celu realizacji zadań, które ma urzeczywistnić obszar ograniczonego użytkowania i uchwała go tworząca, zasadne wydają się aktualizacja i uzupełnienie analizy porealizacyjnej. Na uboczu należy wskazać, że żadne przepisy

² por. np. debatę Parlamentu Europejskiego z dnia 8 lipca 2021 r., CRE 08/07/2021;

³ wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 17 maja 2005 r., P 6/04, OTK-A 2005, nr 5;

⁴ Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie "Zasad techniki prawodawczej" (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 283).

nie ograniczają i nie wyłączają takiej możliwości, zaś za jej aktualizacją przemawia jej charakter i cel, bowiem ma ona określać rzeczywiste uciążliwości. Przeciwnie działanie – co wynika *a contrario* z akapitu poprzedzającego – byłoby nieracjonalne i przeczyłoby zasadom oraz regułom, którym podlega proces stanowienia prawa. Gdyby bowiem posłużyć się nieaktualną analizą porealizacyjną i na jej podstawie podjąć uchwałę tworzącą lub zmieniającą obszar ograniczonego użytkowania, to ów obszar objęty byłby istotną wadą, bowiem nie realizowałby celów, dla których miały być utworzony. Prowadziłoby to do negatywnych skutków społecznych, gospodarczych, prawnych i finansowych, a którym to przeciwdziałać ma organ stanowiący prawo.

Mając na uwadze powyższe stwierdzić należy, iż niewątpliwie istnieje konieczność zmiany granic obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań-Ławica w Poznaniu. Jednakże Sejmik Województwa Wielkopolskiego, jako organ właściwy, powinien w ramach prac niezbędnych do podjęcia uchwały w przedmiotowym zakresie oprzeć się na rzeczywistych i realnych danych. Z tego powodu, mając na uwadze powyższe, wnoszę o uzupełnienie analizy porealizacyjnej właśnie o aktualne, rzeczywiste i realne dane.

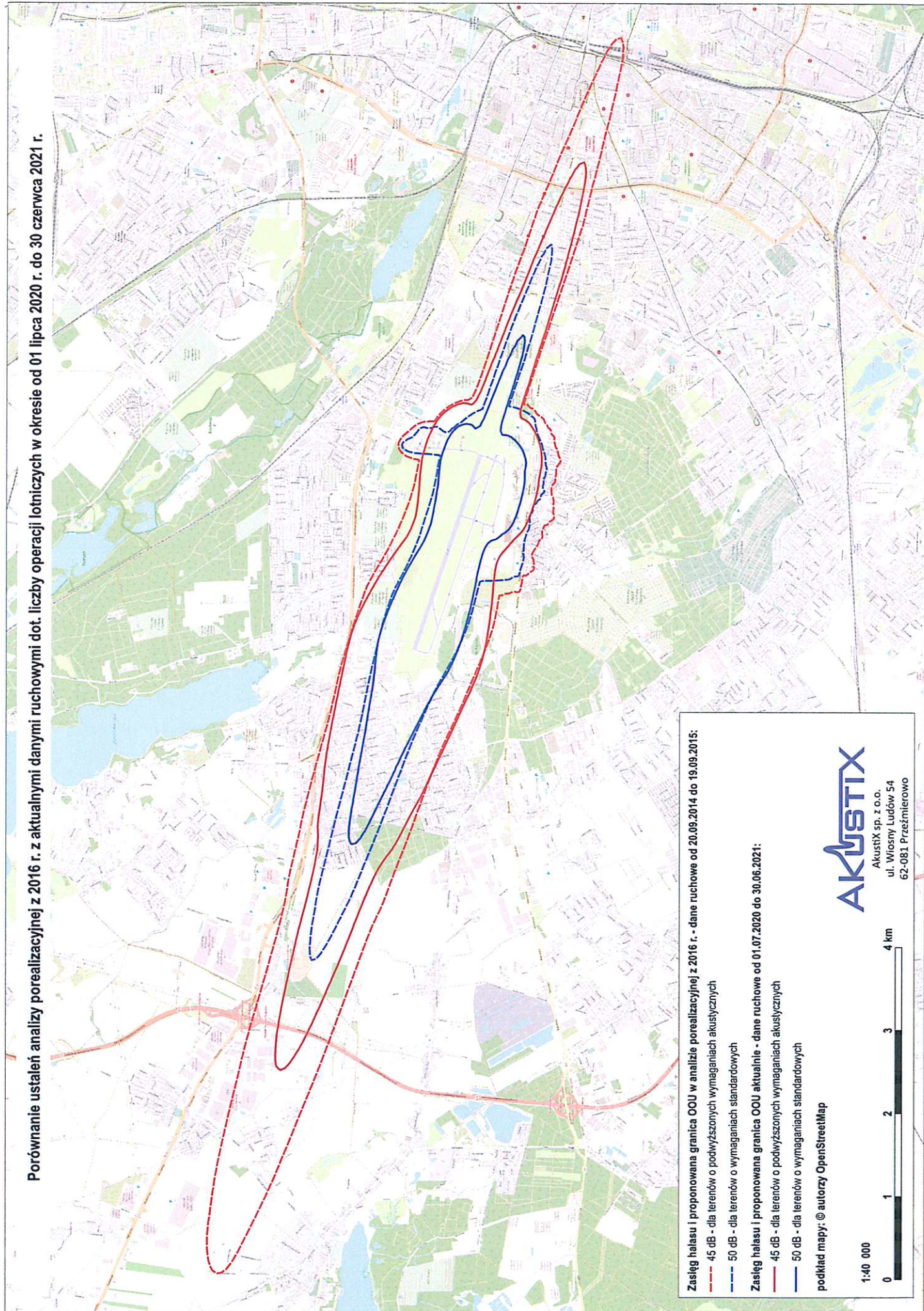
Załączniki:

- 1) Porównanie ustaleń analizy porealizacyjnej z 2016 r. z aktualnymi danymi ruchowymi dot. liczby operacji lotniczych w okresie od 01 lipca 2020 r. do 30 czerwca 2021 r.;
- 2) Porównanie obowiązującego OOU z aktualnymi danymi ruchowymi dot. liczby operacji lotniczych w okresie od 01 lipca 2020 r. do 30 czerwca 2021 r.

- załącznik nr 1 -

Porównanie ustaleń analizy porealizacyjnej z 2016 r. z aktualnymi danymi ruchowymi dot. liczby operacji lotniczych w okresie od 01 lipca 2020 r. do 30 czerwca 2021 r.

Porównanie ustaleń analizy porealizacyjnej z 2016 r. z aktualnymi danymi ruchowymi dot. liczby operacji lotniczych w okresie od 01 lipca 2020 r. do 30 czerwca 2021 r.



Zasięg hałasu i proponowana granica OOU w analizie porealizacyjnej z 2016 r. - dane ruchowe od 20.09.2014 do 19.09.2015:

- 45 dB - dla terenów o podwyższonych wymaganiach akustycznych
- 50 dB - dla terenów o wymaganiach standardowych

Zasięg hałasu i proponowana granica OOU aktualnie - dane ruchowe od 01.07.2020 do 30.06.2021:

- 45 dB - dla terenów o podwyższonych wymaganiach akustycznych
- 50 dB - dla terenów o wymaganiach standardowych

podkład mapy: © autorzy OpenStreetMap

1:40 000



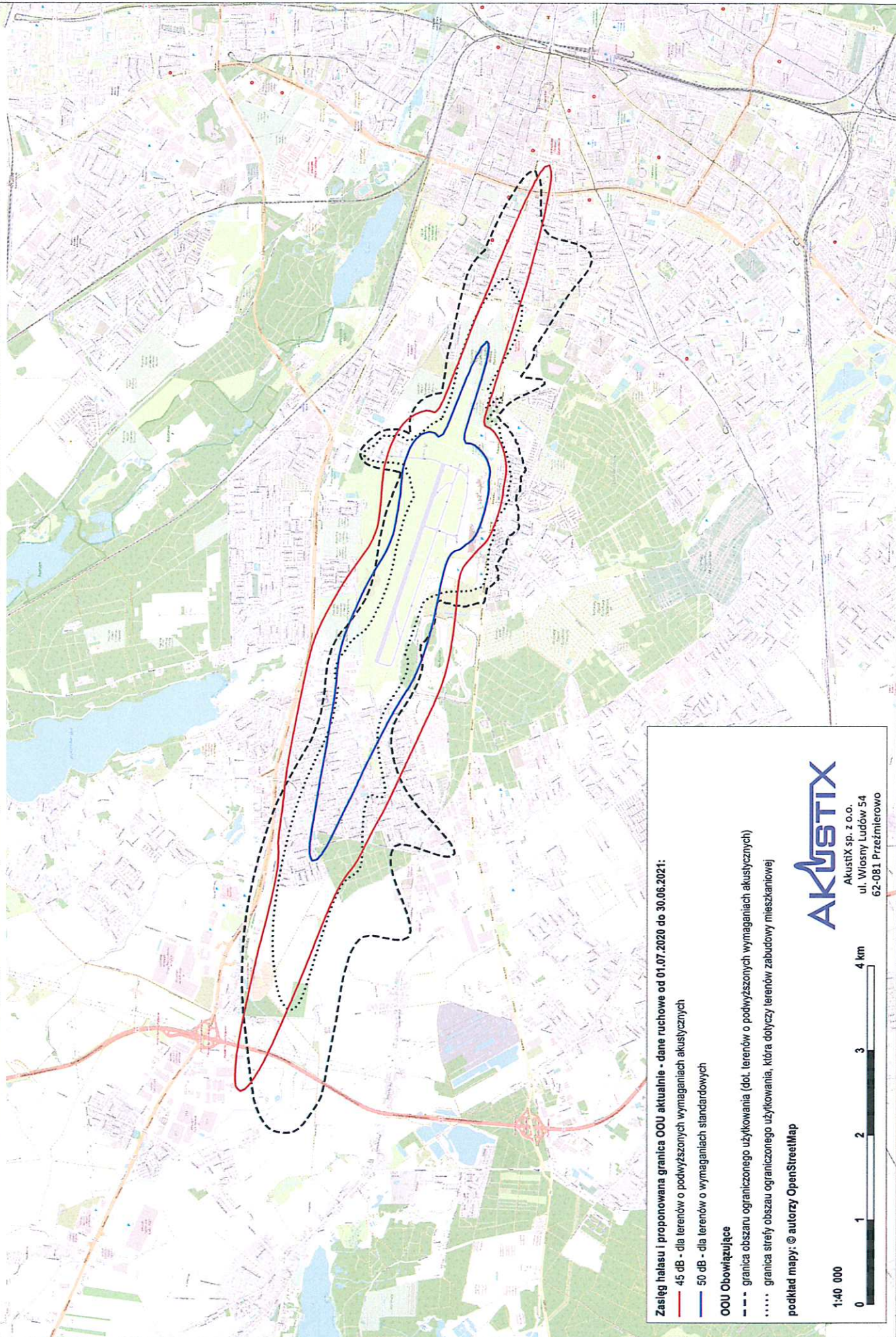
AKUSTIX

Akustix sp. z o.o.
ul. Wiosny Ludów 54
62-081 Przemierowo

- załącznik nr 2 -

*Porównanie obowiązującego OOU z aktualnymi danymi ruchowymi dot. liczby operacji lotniczych
w okresie od 01 lipca 2020 r. do 30 czerwca 2021 r.*

Porównanie obowiązującego OOU z aktualnymi danymi ruchowymi dot. liczby operacji lotniczych w okresie od 01 lipca 2020 r. do 30 czerwca 2021 r.



Zasięg hałasu i proponowana granica OOU aktualnie - dane ruchowe od 01.07.2020 do 30.06.2021:

— 45 dB - dla terenów o podwyższonych wymaganiach akustycznych

— 50 dB - dla terenów o wymaganiach standardowych

OOU Obowiązujące

--- granica obszaru ograniczonego użytkowania (dot. terenów o podwyższonych wymaganiach akustycznych)

..... granica strefy obszaru ograniczonego użytkowania, która dotyczy terenów zabudowy mieszkaniowej

podkład mapy: © autorzy OpenStreetMap

1:40 000



AKUSTIX

Akustix sp. z o.o.
ul. Wiosny Ludów 54
62-081 Przeźmierowo