



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-1.0530.1.2023
Warszawa, 24 października 2023

Szanowny Panie,

w odpowiedzi na petycję z dnia 18 października 2023 r. w sprawie *zwiększenia ruchu lotniczego nad osiedlem Górna Droga w Warszawie i jego okolicach* informuję jak poniżej.

Organ kontroli lotniska Warszawa TWR podejmuje decyzję o kierunku operacji lotniczych, w głównej mierze, na podstawie siły i kierunku wiatru, zgodnie z wytycznymi opisanymi w dokumencie DOC4444 Zarządzanie Ruchem Lotniczym, Rozdział 7 Procedury dla Służb Kontroli Lotniska, podpunkt 7.2 Wybór drogi startowej w użyciu. Przy wyborze drogi startowej w użyciu Polska Agencja Żeglugi Powietrznej kieruje się również zapisami AIP EPWA AD 2.21.1 Preferowane antyhałasowe drogi startowe.

Procedury lotu w polskiej przestrzeni powietrznej projektowane są zgodnie z międzynarodowymi wytycznymi opracowanymi przez ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego) oraz w taki sposób, by zapewnić bezpieczne i płynne prowadzenie ruchu lotniczego. Instrumentalne dołoty i odloty opublikowane dla Lotniska Chopina w Warszawie różnią się w zależności od warunków atmosferycznych oraz od kierunku, w którym leci statek powietrzny.

Należy zauważyć, iż osiedle Górna Droga znajduje się w odległości około pięć i pół kilometra od progu drogi startowej DS1 i praktycznie w jej osi. Tym samym, jest to zbyt blisko, by można było przenieść trasy podejścia lub odlotu, czy zmienić wysokości lotu w okolicy tego osiedla.

Ze względu na powyższe, oraz mając na uwadze fakt, iż Lotnisko Chopina w Warszawie pełni obecnie rolę lotniska centralnego dla Polski, nie jest również możliwe zmniejszenie liczby samolotów latających nad wspomnianym osiedlem i jego okolicą.

Jednocześnie, należy wyraźnie podkreślić, iż początki Lotniska Chopina w Warszawie sięgają lat trzydziestych ubiegłego wieku, zatem lotnisko funkcjonuje znacznie dłużej niż powstałe wokół tego terenu osiedla mieszkalne. Źródła konfliktu funkcjonalno-przestrzennego upatrywać należy przede wszystkim w całkowicie nieuzasadnionym zbliżeniu się zabudowy mieszkaniowej do lotniska, co wynika z nieuwzględnienia funkcjonującego lotniska w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Rozwiązaniem tej kwestii będzie uruchomienie Centralnego Portu Komunikacyjnego, lecz nastąpi to dopiero za kilka lat.

Odnosząc się do ostatniego wniosku, tj. wprowadzenia nowych regulacji prawnych, które będą chronić mieszkańców przed negatywnym wpływem ruchu lotniczego pragnę zauważyć, iż kwestie środowiskowe wykraczają poza zakres kompetencji Ministra Infrastruktury.

Za monitoring norm hałasu w okolicy lotniska, zgodnie z art. 139 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, odpowiada zarządzający lotniskiem, czyli w tym przypadku Polskie Porty Lotnicze S.A., natomiast za utworzenie oraz zmianę tzw. obszaru ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 ww. ustawy odpowiada sejmik województwa. Natomiast zmiana przepisów środowiskowych w przedmiotowym zakresie należy do kompetencji Ministra Środowiska i Klimatu.

Z poważaniem,

Z up. Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Beata Mielezkiewicz

Dyrektor Departamentu Lotnictwa