

WOP. 053. 10. 2022. Sch.  
WOP -> WOP 2

sch/dep

25 STY 2023

Baranowo, 05.12.2022r.

Sz. Pani Dyrektor  
Mirosława Olejnik

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
w Poznaniu  
ul. Jana Henryka Dąbrowskiego 79  
60-529 Poznań

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Poznaniu		
WPLYNEŁO DNIA	24. 01. 2023	WPLYNĘŁ DNI
L. dz.	WOP-2102-2023	
zał.		



BBB101298

Szanowna Pani Dyrektor

W załączeniu przekazujemy PETYCJĘ mieszkańców Przeźmierowa i Baranowa wraz z podpisami ok. 100 osób. Petycję sporządziliśmy i podpisaliśmy podczas walnego zebrania. W ten sposób pragniemy zwrócić uwagę Pani Dyrektor, na problemy jakie pojawiają się w procedowaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla lotniska w Poznaniu. Sprawa ta dotycząc żywotnych interesów mieszkańców budzi znaczne kontrowersje i chcemy aby głos mieszkańców był w należyty sposób brany pod uwagę.

Z poważaniem

Przeźmierowo, dnia 03.12.2022 r.

Sz. P. Dyrektor  
Mirosława Olejnik  
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
w Poznaniu  
ul. Jana Henryka Dąbrowskiego 79  
60-529 Poznań

**PETYCJA**

*W przedmiocie trwającego postępowania (Wasz znak: WOO-II.420.57.2020.JS.27) z wniosku Portu Lotniczego Poznań – Ławica Sp. z o.o. o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 28.02.2011 r., znak RDOŚ-30-OO.II.66191-45/10/JS*

Szanowna Pani Dyrektor

Jako mieszkańcy terenów wokół lotniska Poznań – Ławica, w większości również położonych w granicach Obszaru Ograniczonego Użytkowania dla lotniska Poznań – Ławica, w związku z wnioskiem Portu Lotniczego Poznań – Ławica Sp. z o.o. o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 28.02.2011 r., znak RDOŚ-30-OO.II.66191-45/10/JS jak i mając na uwadze, że:

1. W Decyzji środowiskowej z 28.02.2011 r. w pkt I.2.1. nakazano: „w porze nocnej ograniczyć sumę operacji lotniczych starty i lądowania samolotów komunikacyjnych (rejsowych i czarterowych) maksymalnie do 12, przy udziale nie większym niż 25% operacji samolotów „ciężkich”. Tym samym należy obecnie, dla wnioskowanego przedsięwzięcia lotów CARGO, ustalić wnioskowaną strukturę samolotów CARGO, tj. czy będą to samoloty ciężkie, a jeżeli tak to jaki jest wnioskowany ich udział w operacjach w porze nocnej.

2. W Decyzji środowiskowej z 28.02.2011 r. w pkt. I.2.9 nakazano: „*Wyłączyć z usług Portu Lotniczego operacje lotnicze związane z obsługą Cargo*”.
3. Na str. 12 Decyzji z dnia 28.02.2012 r. jednoznacznie wskazano, że znaczenie dla oddziaływania hałasu mają typy samolotów, jak i rodzaje pojazdów do obsługi naziemnej. Tym samym Port winien wyjaśnić jaka ilość pojazdów ciężarowych i w jaki sposób obsługiwać planuje loty „Cargo all”.
4. W Decyzji z 28.02.2011 r. (str. 13) koncepcję natężenia operacji lotniczych na rok 2012 i 2034 wyznaczono w oparciu o koncepcję rozwoju lotniska i zwiększenia liczby obsługiwanych pasażerów. Nie dokonywano zatem jakichkolwiek analiz pod kątem obsługi innej struktury samolotów (Cargo all), jak i zmiany w strukturze obsługi pojazdów naziemnych (z osobowych na większą ilość pojazdów ciężarowych).
5. Zgodnie z pkt I.2.14 Decyzji z 28.02.2011 r. obsługa samolotów na PPS w porze nocnej miało być ograniczona do maksymalnie 5 na godzinę i odbywać się przy terminalu pasażerskim, a nie przy terminalu Cargo.

**A w szczególności z uwagi na to, że:**

6. W pkt V Decyzji z dnia 28.02.2011 r. RDOŚ w Poznaniu nakazał Portowi przeprowadzić analizę porealizacyjną, która miała stanowić potwierdzenie zasadności utworzenia Obszaru Ograniczonego Użytkowania, czy też konieczność zmiany jego granic. Taki dokument został przez Port przygotowany w styczniu 2016 r. i jego konkluzji stwierdzono, że: *„Ze względu na trwający jeszcze proces usprawnienia procedury koordynacji lotów oraz eliminacji najbardziej hałaśliwych operacji lotniczych w porze nocnej nie wydaje się zasadne, by zasięgi hałasu wskazane w tej analizie porealizacyjnej uznać za ostateczne i jako podstawę do aktualizacji (zmiany) uchwały ws. granic obszaru ograniczonego użytkowania wokół Portu. W tym celu proponuje się ustalenie ostatecznego terminu wdrożenia ww. procedur przeciwhałasowych i ponowne wyznaczenie faktycznego oddziaływania akustycznego Portu w ramach procedury przeglądu ekologicznego (str. 74/75)”*.
7. W oparciu o Analizę wskazaną w pkt 6 powyżej, pomimo że jej wyniki, jak wskazali jej autorzy, są niemiarodajne, Urząd Marszałkowski w Poznaniu wszczął procedurę zmiany granic Obszaru Ograniczonego Użytkowania i przygotował już projekt uchwały Sejmiku Województwa Wielkopolskiego w sprawie zmiany uchwały Nr XVIII/302/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 30 stycznia 2012 r. w

sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań-Ławica w Poznaniu. Bez rzetelnej oceny oddziaływania na środowisko.

8. Zachodzi potrzeba analizy kumulacji oddziaływania przedsięwzięcia wnioskowanego przez Port, jak również objętego Decyzją z dnia 28.02.2011 r. oraz kumulacji z oddziaływaniem OOU dla lotniska wojskowego Poznań – Krzesiny. Co prawda dla przedsięwzięcia, którego dotyczyła Decyzja z dnia 28.02.2011 r., tj. obsługi powietrznej i naziemnej operacji pasażerskich na str. 42 Decyzji RDOŚ stwierdził, że „Obszar ograniczonego użytkowania dla lotniska wojskowego Krzesiny przestał obowiązywać (wyrok NSA z dnia 06.10.2010 r., II OSK 548/09)” to obecnie, przy wniosku o nowe przedsięwzięcie ww. stanowisko jest nieaktualne. Wskazać należy bowiem, że zgodnie z uchwałami Sądu Najwyższego w sprawie III CZP 34/14 i uchwały w składzie 7 sędziów SN w sprawie III CZP 62/16, jak i wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 22 lipca 2021 r., SK 82/19 stanowisko NSA co do utraty mocy obowiązującej przez akty prawa miejscowego na skutek zmiany art. 135 ust. 1 i 2 p.o.ś. jest wadliwe.
9. W toku prowadzonych przed Sądami powszechnymi w Poznaniu wielokrotnie ustalono już, poprzez opinie biegłych akustyków, że w strefie zewnętrznej obecnego Obszaru dochodzi do przekroczeń standardów jakości środowiska w zakresie hałasu lotniczego, które są przewidziane w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Powyższe skutkowało również skierowaniem przez Sąd Okręgowy w Poznaniu pytań prawnych do Sądu Najwyższego, jak traktować roszczenia właścicieli nieruchomości posadowionych w strefie zewnętrznej, gdzie de facto, według zapisów Uchwały Sejmiku nie powinno dochodzić do przekroczeń standardów jakości środowiska dla zabudowy mieszkaniowej, gdy faktycznie takie przekroczenia występują. Tym samym obecnie obowiązująca Uchwała w istocie w sposób wadliwy wyznacza granice i ograniczenia w całym Obszarze Ograniczonego Użytkowania, lecz wprost przeciwnie niż wskazane jest to w projektowanej wersji Uchwały zmieniającej.

#### **WNOSIMY O:**

- I. Zobowiązanie Portu Lotniczego Poznań – Ławica do wykonania oceny oddziaływania na środowisko w zakresie planowanych operacji Cargo, jak i w zakresie obecnego oddziaływania, już istniejącego przedsięwzięcia, objętego Decyzją z dnia 28.02.2011 r., przy zbadaniu hałasu skumulowanego także w związku z

nakładaniem się OOU dla lotniska wojskowego Poznań – Krzesiny i Portu Lotniczego Poznań – Ławica.

- II. Wstrzymanie procedury zmiany OOU wszczętej na podstawie niemiarodajnej analizy porealizacyjnej z 2016 r.
- III. Nałożenie na Port, po wykonaniu uprzedniej oceny oddziaływania na środowisko, obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej w okresie 1 roku po ewentualnej zmianie Decyzji z dnia 28.02.2011 r.

Tylko powyższe działania, w chronologii jak powyżej, zagwarantują należyłą ochroną naszych praw. W szczególności, iż oczywistą kwestią jest jak szkodliwe dla zdrowia jest życie w skrajnie niekorzystnych warunkach akustycznych. Przypominamy przy tym, że w granicach obecnego Obszaru mieszka kilka tysięcy osób, a kolejne tysiące, które mieszkają poza obecnym Obszarem może być, poprzez brak miarodajnej oceny oddziaływania lotniska Poznań – Ławica na środowisko, narażonych na życie w szkodliwych dla zdrowia warunkach.