



dn. 09.02.2026r.

Dane wnoszącego petycję:

adres poczty elektronicznej:

Nie wyrażam zgody na upublicznienie mojego adresu zamieszkania oraz adresu poczty elektronicznej.

Adresat:

Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

o: wycofanie Projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące(numer 140 w wykazie prac legislacyjnych).

Działając w interesie publicznym, na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, niniejszym składam wniosek o zaprzestanie prac legislacyjnych nad projektem rozporządzenia rozszerzającego strefy R pod pretekstem ochrony przed hałasem. Projekt ten w obecnym kształcie stanowi bezpośrednio zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz uderza w fundamenty szkolenia pilotów cywilnych w Rzeczypospolitej Polskiej.

Uzasadnienie merytoryczne:

1. Sprzeczność z prawem unijnym (Rozporządzenie SERA):
Projektowane zmiany dublują istniejące normy zawarte w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 (SERA), w szczególności w zakresie minimalnych wysokości lotu (SERA.5005 lit. f). Wprowadzanie dodatkowych, rozległych stref R jest działaniem nieproporcjonalnym i sprzecznym z zasadą Flexible Use of Airspace (FUA), która promuje elastyczność przestrzeni dla wszystkich użytkowników.

2. Drastyczny wzrost ryzyka kolizji (Mid-Air Collision):
Rozszerzenie stref R wymusza na statkach powietrznych poruszających się zgodnie z przepisami VFR (Visual Flight Rules) korzystanie z wąskich przesmyków powietrznych. Zjawisko to, zwane efektem wąskiego gardła, prowadzi do niebezpiecznego zagęszczenia ruchu na małych przestrzeniach, co wykładniczo zwiększa ryzyko kolizji w powietrzu. Ministerstwo, kierując się komfortem akustycznym, de facto obniża standard bezpieczeństwa życia ludzkiego.

3. Degradacja procesu szkolenia lotniczego do licencji PPL(A) oraz innych szkoleń: Szkolenie nawigacyjne jest kluczowym elementem budowania kompetencji przyszłych pilotów liniowych. Uniemożliwienie wykonywania lotów nawigacyjnych po trasach optymalnych uniemożliwia realizację programów szkolenia zgodnie z EASA Part-FCL. Skutkiem będzie obniżenie jakości kadr lotniczych, co w perspektywie długofalowej zagraża bezpieczeństwu transportu pasażerskiego oraz cargo. Takie strefy mogą również uderzać w szkolenia szybowcowe SPL, co jest sposobem na zrozumienie fizyki lotu oraz meteorologii.

5. Brak korelacji czasowej między operacjami lotniczymi a potrzebą ochrony akustycznej: Instytucje najbardziej dotknięte projektowanymi zmianami – polskie aerokluby i szkoły lotnicze – prowadzą operacje niemal wyłącznie w porze dziennej, zgodnie z przepisami VFR (Visual Flight Rules). W tym czasie tło akustyczne obszarów zurbanizowanych (ruch kołowy, przemysł) jest naturalnie podwyższone. Wprowadzanie drastycznych ograniczeń lotów w godzinach aktywności zawodowej obywateli, przy jednoczesnym braku lotów w porze nocnej, czyni projektowane strefy R narzędziem ograniczającym wobec lotnictwa ogólnego (General Aviation), a nie realnym instrumentem ochrony środowiska.

6. Brak należytego uzasadnienia operacyjnego zgodnie z wymogami SERA i FUA: Zgodnie z prawem unijnym, każda restrykcja w ogólnodostępnej przestrzeni powietrznej musi posiadać obiektywne i udokumentowane uzasadnienie (justification). Argumentacja oparta wyłącznie na subiektywnym odczuciu hałasu, bez przedstawienia rzetelnych pomiarów akustycznych oraz bez wykazania, dlaczego standardowe procedury SERA (minimalne wysokości lotu) są niewystarczające, stanowi naruszenie europejskich zasad zarządzania przestrzenią.

Podsumowanie:

Wnioskuje o natychmiastowe odrzucenie projektu i podjęcie dialogu ze środowiskiem lotniczym w celu wypracowania rozwiązań opartych na analizie ryzyka

(Safety Risk Assessment), a nie na subiektywnych odczuciach środowiskowych, które stoją w sprzeczności z elementarnymi zasadami fizyki lotu i nawigacji.

Z poważaniem,