



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

WOOS.053.3.2024.JS.4

Wrocław, dnia 31 marca 2025 r.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
– wysyłka przez ePUAP

W odpowiedzi na Pana petycję z dnia 4 września 2024 r., przekazaną pismem przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego z dnia 2 października 2024 r., w sprawie wykonania analizy natężenia hałasu lotniczego dla osiedla Oporów we Wrocławiu, wyjaśniam następująco.

W petycji zawnioskowano o wykonanie analizy natężenia hałasu lotniczego dla osiedla Oporów we Wrocławiu. Z treści petycji wynika, iż samodzielnie wykonane badanie aparaturą do pomiaru natężenia hałasu wskazują na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu lotniczego. Wskazano na niedogodności, jakie wynikają z hałasu generowanego nad terenem osiedla Oporów, w rejonie nieruchomości Wnoszącego, jak i Szkoły Podstawowej nr 15 ul. Solskiego 13 we Wrocławiu, przez lądowanie samolotów, co ma miejsce zarówno w dzień, jak i w nocy. Ponadto w uzasadnieniu petycji Wnoszący podważył pomiary prowadzone przez firmę KFB Acoustic w zakresie uwzględnienia lądowań wszystkich samolotów.

Celem rozpatrzenia przedmiotowej petycji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu przeanalizował dokumentację związaną z działalnością Portu Lotniczego we Wrocławiu S.A., będącą w posiadaniu organu, tj.:

- wyniki ciągłych pomiarów prowadzonych w ramach ciągłego monitoringu hałasu wokół lotniska, przekazywane Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu zgodnie z art. 177 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2024 r. poz. 54 z późn. zm.) oraz rozporządzeniem 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.);
- dokumentację zgromadzoną w toku prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa lotniska

Wrocław-Strachowice”, zakończonego wydaniem w dniu 5 czerwca 2023 r. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, znak: WOOŚ.420.36.2021.BZ.24, dla ww. przedsięwzięcia;

- a także wyjaśnienia (stanowiące odpowiedzi na pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu: z dnia 23 października 2024 r., z dnia 31 grudnia 2024 r., z dnia 20 stycznia 2025 r., z dnia 14 lutego 2025 r.), złożone przez Port Lotniczy Wrocław S.A. w pismach:
 - z dnia 5 listopada 2024 r., znak: PLWSA/1565/2024 (wpływ: 19 listopada 2024 r.),
 - z dnia 28 stycznia 2025 r., znak: PLWSA/0174/2025 (wpływ: 6 lutego 2025 r.),
 - z dnia 28 lutego 2025 r., znak: PLWSA/0314/2025 (wpływ: 4 marca 2025 r.).

Odnosząc się w pierwszej kolejności do Pana uwagi dotyczącej prawidłowości prowadzonych pomiarów wskazuję, iż Port Lotniczy Wrocław S.A. w piśmie z dnia 5 listopada 2024 r. wyjaśnił, że firma KFB, która sporządziła Strategiczną Mapę Hałasu Wrocławia 2022, analizy akustyczne przeprowadziła zgodnie z metodyką wykonywania takich map dla danych średniorocznych. Analizy te uwzględniają wszystkie statki powietrzne operujące na lotnisku w ciągu roku. Strategiczne Mapy Hałasu wykonuje się w oparciu o wskaźniki długookresowe – LDWN (długookresowy średni poziom dźwięku dla pory dzieńno-wieczorno-nocnej) oraz LN (długookresowy średni poziom dźwięku dla pory nocnej). W piśmie z dnia 5 listopada 2024 r. Port Lotniczy Wrocław S.A. wyjaśnił, że „*żadne statki powietrzne nie zostały pominięte w analizach.*”. Wskazane przez Pana wartości odczytanego hałasu po samodzielnie wykonanych badaniach aparaturą do pomiaru natężenia hałasu prawdopodobnie dotyczą wartości chwilowych – przypuszczalnie maksymalnego poziomu dźwięku, natomiast wartości dopuszczalne poziomu hałasu w środowisku, określone *rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112)*, oparte są o uśrednione wskaźniki dla pory dziennej oraz dla pory nocnej, tj.: równoważny poziom dźwięku A dla pory dziennej (LAeq,D) oraz równoważny poziom dźwięku A dla pory nocnej (LAeq,N.). Wartości dopuszczalne odnoszą się do średnich z danej pory dnia, a nie do hałasu maksymalnego generowanego przez pojedynczy przelot, zatem wartości odczytane przez Pana nie mogą być odniesione do wartości dopuszczalnych określonych w środowisku, w których mowa w ww. *rozporządzeniu*.

Odnosząc się do wskazywanego ponadnormatywnego oddziaływania hałasu lotniczego na terenie osiedla Oporów informuję, co następuje:

Port Lotniczy Wrocław S.A. prowadzi ciągły monitoring hałasu w czterech punktach pomiarowych zlokalizowanych wokół lotniska i zgodnie z art. 177 ust. 1 *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska* oraz *rozporządzeniem 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* przekazuje je Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

W chwili obecnej Regionalny Dyrektor Ochrony Środowisk we Wrocławiu prowadzi postępowanie wyjaśniające w zakresie wyników ciągłych pomiarów przedłożonych do organu przez Port Lotniczy Wrocław S.A. za następujące miesiące:

- Czerwiec 2024 r. – przedłożonych pismem z dnia 25 listopada 2024 r. (data wpływu: 3 grudnia 2024 r.), znak: PLWSA/1656/11/2024 [Akustix Sp. z o. o. Laboratorium Badawcze Akustix; Przeźmierowo, 15 lipca 2024 r.]
- Lipiec 2024 r. – przedłożonych pismem z dnia 25 listopada 2024 r. (data wpływu: 12 grudnia 2024 r.), znak: PLWSA/1657/11/2024 [Akustix Sp. z o. o. Laboratorium Badawcze Akustix; Przeźmierowo, 19 sierpnia 2024 r.]

- Sierpień 2024 r. – przedłożonych pismem z dnia 25 listopada 2024 r. (data wpływu: 12 grudnia 2024 r.), znak: PLWSA/1658/11/2024 [Akustix Sp. z o. o. Laboratorium Badawcze Akustix; Przeźmierowo, 17 września 2024 r.]
- Wrzesień 2024 r. – przedłożonych pismem z dnia 16 grudnia 2024 r. (data wpływu: 23 grudnia 2024 r.), znak: PLWSA/1776/11/2024 [Akustix Sp. z o. o. Laboratorium Badawcze Akustix; Przeźmierowo, 15 października 2024 r.]
- Styczeń 2025 r. – przedłożonych pismem z dnia 18 marca 2025 r. (data wpływu: 24 marca 2025 r.), znak: PLWSA/0417/2025 [Akustix Sp. z o. o. Laboratorium Badawcze Akustix; Przeźmierowo, 15 lutego 2025 r.]

Mając na uwadze powyższe, a także konieczność zweryfikowania przedłożonych przez Port Lotniczy Wrocław S.A. wyjaśnień zawartych w piśmie z dnia 28 lutego 2025 r., przedłożonych do organu dnia 4 marca 2025 r. oraz konieczność przeanalizowania przedłożonych do organu w dniu 19 marca 2025 r. wyników ciągłych pomiarów hałasu za rok 2024 r., jak i konieczność ich skonfrontowania z wynikami pomiarów hałasu za poszczególne miesiące roku 2024, nie posiadając jeszcze pełnej oceny zgromadzonego materiału dowodowego w zakresie oddziaływania akustycznego od lotniska, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wciąż podejmuje działania mające na celu wnikliwe zbadanie sytuacji.

Ze wstępnie uzyskanych informacji wynika, iż w ostatnim czasie istotny wpływ na oddziaływanie akustyczne generowane przez Port Lotniczy Wrocław S.A. miały operacje wojskowe. Zarząd Portu Lotniczego Wrocław S.A. jest zarządzającym lotniskiem użytku publicznego współużytkowanego razem z wojskiem, na podstawie umowy operacyjnej nr 001/2013 z dnia 11.12.2013 r. wynikającej z *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 listopada 2004 r. w sprawie warunków i zasad wykorzystywania lotnisk wojskowych przez lotnictwo cywilne oraz obowiązków zarządzających tymi lotniskami (Dz. U. Nr 254, poz. 2552)*. Przedmiotowe lotnisko jest wpisane do rejestru lotnisk wojskowych. Ostatnie działania wojenne na Ukrainie, jeszcze bardziej uwidoczniły się we wzmożonych działaniach sił powietrznych.

Z wyjaśnień przedłożonych przez Port Lotniczy Wrocław S.A. wynika, że w okresie najbardziej wzmożonego ruchu lotniczego w ubiegłym roku (lipiec-sierpień) dokonano o 20 % więcej operacji wojskowych niż w analogicznym okresie w roku poprzednim. Operacje niejednokrotnie odbywały się na zasadzie ad hoc. Dodatkowo, kluczowym czynnikiem mającym wpływ na hałas były warunki meteorologiczne, które spowodowały, iż część operacji lotniczych była wykonywana z preferencją startów na wschód – w kierunku osiedla Oporów. Wszystko to wpłynęło na poziom hałasu lotniczego we wspomnianym wyżej okresie w rejonie osiedla Oporów we Wrocławiu. Jak wynika z przedłożonych informacji, Port Lotniczy Wrocław S.A., jako zarządzający lotniskiem współpracuje z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w Warszawie nad zmianami procedur startów i lądowań, zwłaszcza w godzinach nocnych tak, aby starty odbywały się na zachód, a lądowania z kierunku zachodniego. Za przestrzeganie tych procedur odpowiada Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w Warszawie.

Port Lotniczy Wrocław S.A. deklaruje, że w ramach kontynuacji działań antyhałasowych na lotnisku planowane są dalsze spotkania z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w Warszawie, celem wypracowania lepszych procedur i mechanizmów egzekwowania tych procedur przez załogi statków powietrznych. Jak wynika z przedłożonych wyjaśnień, Port Lotniczy Wrocław S.A. przewiduje podjąć starania, aby przewoźnicy czarterowi w nowym sezonie planowali operacje swoich statków powietrznych w godzinach innych niż 22.00 – 6.00. Ponadto Port Lotniczy Wrocław S.A. planuje opracowanie systemu opłat hałasowych od najgłośniejszych samolotów, weryfikując certyfikaty hałasowe i obciążając operatorów za głośne operacje. Dodatkowo prowadzone są

rozmowy z regularnymi przewoźnikami, aby priorytetowo dokonywali sukcesywnych zmian floty samolotów na cichsze maszyny, przy wykonywaniu operacji na wrocławskim lotnisku.

Jednocześnie z informacji uzyskanych od Portu Lotniczego Wrocław S.A. wynika, iż rozpoczął skomplikowany projekt rozbudowy lotniska Wrocław – Strachowice. Prace będą trwały około 2 lat i będą miały istotny wpływ na planowanie i organizację ruchu lotniczego w najbliższym czasie. Część płaszczyzn lotniskowych będzie etapowo zamykana i otwierana, co wpłynie na logistykę zarządzania ruchem statków powietrznych na ziemi, ale również w przestrzeni lotniczej w otoczeniu lotniska, kontrolowanego przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w Warszawie. W tym czasie będzie dochodzić do nieregularnych i niestandardowych ruchów statkami powietrznymi, jak i również nieprzewidzianych operacji ad hoc wykonywanych przez statki powietrzne wojskowe oraz operacji związanych z przekierowaniami, podejściami na drugi krąg związanymi ze względami bezpieczeństwa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowisk we Wrocławiu pochyla się nad Pana uwagami zgłaszanymi w zakresie oddziaływania akustycznego w rejonie osiedla Oporów i dopełni wszelkich starań, aby wyjaśnić wszelkie wątpliwości co do zasięgu oddziaływania akustycznego od przedmiotowego lotniska, niemniej jednak zaznaczyć należy, iż wnioskowane przez Pana wykonanie analizy natężenia hałasu lotniczego dla osiedla Oporów we Wrocławiu w obecnej sytuacji – w czasie rozbudowy lotniskowej – w warunkach determinowanych nieregularnymi i niestandardowymi ruchami statków powietrznych oraz nieprzewidzianymi operacjami ad hoc, skutkowałoby tym, iż przeprowadzone badania byłyby niewiarygodne i nie odzwierciedlałyby warunków panujących podczas normalnego funkcjonowania lotniska. Zaproponowanie działań minimalizujących w oparciu o badania przeprowadzone w tak wyjątkowych i niestandardowych warunkach mogłoby skutkować doborem niedostatecznych działań minimalizujących, czy też wyznaczeniem niewłaściwych granic obszaru ograniczonego użytkowania, niepokrywających się z faktycznym oddziaływaniem przedmiotowego lotniska.

Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowisk we Wrocławiu zaznacza, iż po zakończeniu obecnie prowadzonych prac na lotnisku Wrocław – Strachowice i po oddaniu inwestycji do eksploatacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna w zakresie oddziaływania akustycznego lotniska Wrocław – Strachowice na obszary podlegające ochronie akustycznej, do czego organ zobowiązał Port Lotniczy Wrocław S.A. warunkiem określonym w punkcie IV sentencji decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 5 czerwca 2023 r., o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa lotniska Wrocław – Strachowice”.

Ww. analiza powinna być wykonana (zgodnie z zapisami ww. decyzji) ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania prognozowanej eksploatacji lotniska na obszary chronione akustycznie. Organ zaznaczył, iż w analizie porealizacyjnej należy przedstawić informacje na temat zasięgu oddziaływania akustycznego. Jeżeli po zastosowaniu dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, wynikać będzie konieczność zmiany granic dotychczasowego obszaru ograniczonego użytkowania, utworzonego *rozporządzeniem Wojewody Dolnośląskiego z dnia 17 listopada 2006 r. w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla Lotniska Wrocław – Strachowice we Wrocławiu (Dz. Urz. Woj. Dolno. z dnia 27 listopada 2006, nr 248 poz. 3693)*, wyniki analizy zostaną przekazane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu do właściwego organu celem jego zwiększenia. Do analizy powinna być załączona poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym konieczne będzie ewentualne utworzenie (zwiększenie) obszaru ograniczonego użytkowania.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wskazał, że ww. analiza porealizacyjna powinna obejmować swoim zakresem oddziaływanie akustyczne lotniska jako źródła dwóch rodzajów hałasu:

- hałasu od operacji lotniczych (starty, lądowania i przeloty),
- hałasu od źródeł innych (stacjonarnych, ruchu wewnętrznego, operacji naziemnych).

Jak dodatkowo wskazano w treści ww. decyzji, warunek sporządzenia i przedłożenia analizy porealizacyjnej nałożono dla całości przedsięwzięcia ze względu na bardzo duży przestrzenny zasięg oddziaływania akustycznego portu lotniczego oraz ze względu na dużą zmienność i niepewność w oszacowaniu niektórych czynników wpływających na ostateczną ocenę skali tego oddziaływania.

Podsumowując, niewątpliwie kwestia oddziaływania akustycznego generowanego przez lotnisko wymaga zbadania, niemniej jednak wykonanie tych badań w obecnej sytuacji, w warunkach bardzo nietypowych i niestandardowych dla ruchu statków powietrznych na lotnisku Wrocław – Strachowice, rzutowałoby na wiarygodność przeprowadzonych analiz, a w konsekwencji prawidłowość dostosowania działań minimalizujących. Przeprowadzona natomiast po oddaniu do użytkowania obecnie realizowanej w zakresie lotniska inwestycji analiza porealizacyjna pozwoli na zweryfikowanie faktycznego oddziaływania inwestycji, a w sytuacji, w której dopuszczalne poziomy hałasu nie zostaną dotrzymane, umożliwi zobowiązanie Portu Lotniczego Wrocław S.A. do zastosowania odpowiednich działań minimalizujących, a także – jeżeli zajdzie taka konieczność – zmiany granic obszaru ograniczonego użytkowania.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
we Wrocławiu

Katarzyna Łapińska

*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*

Do wiadomości:

1. Biuro rzecznika Praw Obywatelskich, Zespół Prawa Administracyjnego i Gospodarczego, al. Solidarności 77, 00-090 Warszawa