

## Streszczenie

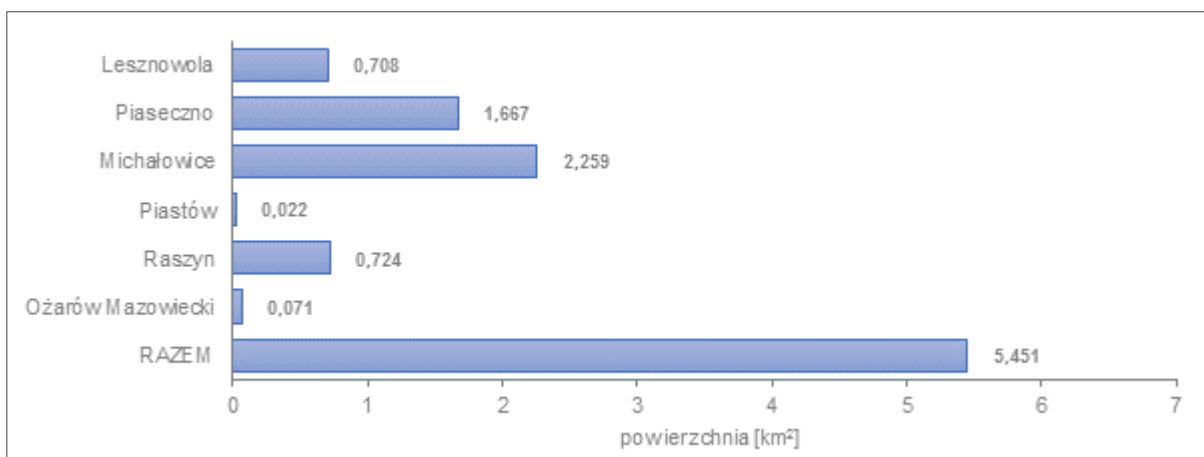
Niniejszy Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, tj. obszarów Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zaliczanego do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne, został opracowany zgodnie z obowiązkiem wynikającym z uregulowań Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. Urz. WE L 189 z 18.07.2002, z późn. zm.), z której regulacje prawne zostały przetransponowane do polskiego ustawodawstwa ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r., poz. 1396, z późn. zm.). Powyższe przepisy wskazują obowiązek wykonywania lub aktualizowania mapy akustycznej oraz programu ochrony środowiska przed hałasem co 5 lat. Ponadto Program został wykonany przy uwzględnieniu następujących dokumentów:

- Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 283),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. nr 179, poz. 1498),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 roku w sprawie sposobu ustalania wskaźnika hałasu  $L_{DWN}$  (Dz. U. z 2010 r. nr 215, poz. 1414).

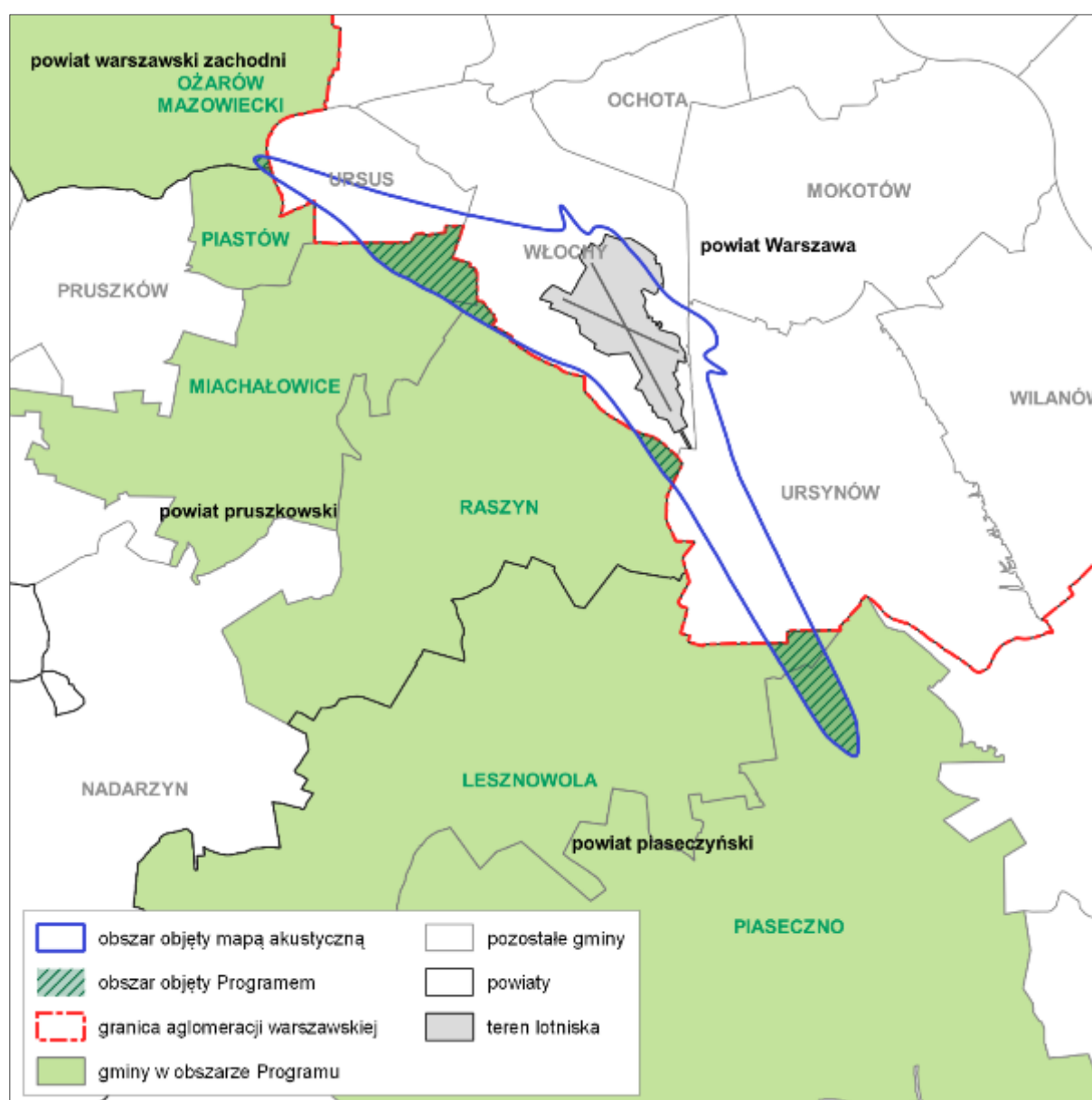
Podstawą dla wykonania Programu oraz zasadniczym źródłem informacji o skali zagrożenia hałasem była „Mapa akustyczna terenów, na których występuje negatywne oddziaływanie hałasu lotniczego powodowanego eksploatacją Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie”, opracowana dla potrzeb państwowego monitoringu środowiska, wykonana przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Port Lotnicze” w z czerwca 2017 r.

Obszarem objętym niniejszym Programem zostały tereny występujące w zasięgu oddziaływania akustycznego Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie znajdujące się poza granicami Miasta Stołecznego Warszawy. W skład powyższego obszaru wchodzi tereny znajdujące się w granicach administracyjnych powiatów: pruszkowskiego, piaseczyńskiego i warszawskiego zachodniego. Stanowią one około 17% powierzchni obszaru objętego mapą akustyczną wykonaną w 2017 r. i zajmują powierzchnię około 9% w powiecie pruszkowskim, 7% w powiecie piaseczyńskim oraz mniej niż 1% w powiecie warszawskim zachodnim.

Na poniższych rysunkach nr 1 i 2 przedstawiono powierzchnię i zakres terenów objętych niniejszym Programem.



Rysunek 1 Powierzchnia poszczególnych gmin objęta Programem.



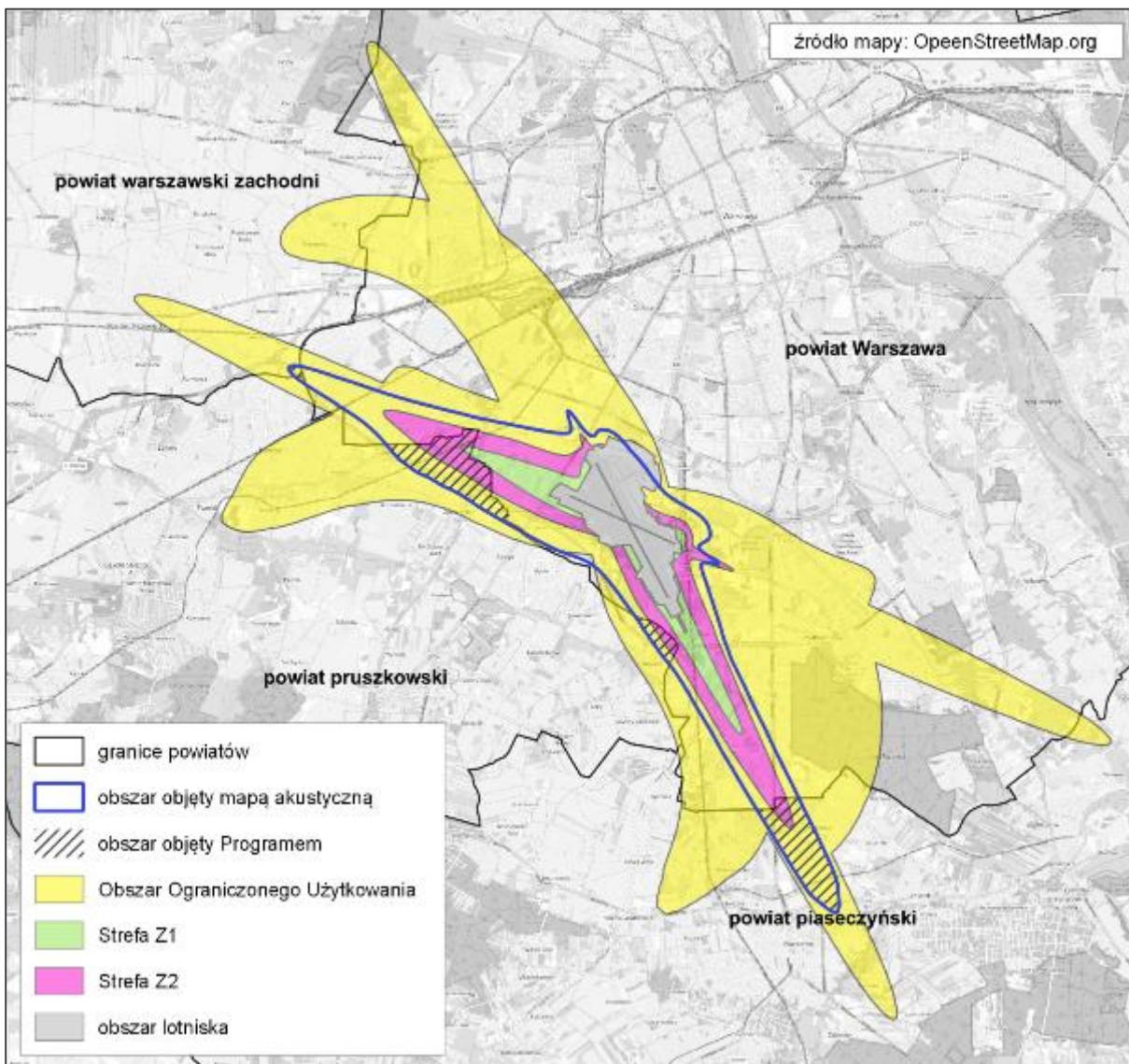
Rysunek 2 Zakres obszarów objętych Programem z uwzględnieniem podziału administracyjnego

Ze względu na specyfikę działalności Portu Lotniczego im. F Chopina w Warszawie, a w szczególności rozległy charakter oddziaływania, gdzie narażenie na hałas o podobnym poziomie występuje w odległości wielu kilometrów od granicy terenu podmiotu odpowiedzialnego za emisję, utrzymanie dopuszczalnych poziomów hałas w środowisku w granicach terenu, do którego posiada

tytuł prawny zarządzający portem lotniczym nie było możliwe. W związku z powyższym, zgodnie z art. 135 ustawy Poś, Sejmik Województwa Mazowieckiego uchwałą nr 76/11 z dnia 20 czerwca 2011 r. utworzył obszar ograniczonego użytkowania (OOU).

Analiza mapy akustycznej z 2017 r. przy uwzględnieniu wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku odnoszących się wskaźników poziomu dźwięku  $A_{L_{DWN}}$  i  $L_N$  określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu  $L_{DWN}$  (Dz. U. z 2010 r. Nr 215, poz. 1414) wskazała, że oddziaływanie akustyczne przedmiotowego portu lotniczego wyrażone wskaźnikiem  $L_{DWN}$  o wartości powyżej 55 dB obejmuje około 5,5 km<sup>2</sup>, a wskaźnikiem  $L_N$  o wartości powyżej 50 dB stanowi około 0,6 km<sup>2</sup> powierzchni terenów położonych poza aglomeracją warszawską.

Zasięg obszaru objętego mapą akustyczną znajdują się wewnątrz OOU, co przedstawiono na poniższym rysunku.



Rysunek 3 Aktualnie obowiązujący obszar ograniczonego użytkowania wokół Lotniska Chopina

W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego portu lotniczego, mając na względzie prognozowany wzrost ruchu lotniczego do 2027 r., zaproponowano w Programie działania naprawcze i kompensujące. Należy jednak zaznaczyć, że uwzględniając obserwowany i przewidywany rozwój rynku lotniczego w kraju oraz lokalizację Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, uzyskanie efektów w postaci dotrzymania poziomów dopuszczalnych jest nierealne. Niezależnie od tego, zadaniem zarówno służb ochrony środowiska, jak i zarządzającego portem lotniczym jest jednak

podejmowanie wszelkich działań mających na celu nie pogarszanie oraz poprawę stanu warunków akustycznych.

W ramach Programu przeanalizowano działania i procedury przeciwhałasowe realizowane do tej pory. Na tej podstawie oraz uwzględniając doświadczenia i wytyczne międzynarodowe, zaproponowano kierunki i zakresy działania, będące rozszerzeniem względem dotychczas stosowanych, możliwe do zaimplementowania pod względem technicznym i operacyjnym, a jednocześnie nie blokujące możliwości rozwoju lotniska.

Wdrażanie powyższych kierunków i zakresów działań przeciwhałasowych na lotniskach jest procesem wieloletnim i musi uwzględniać zasadę zrównoważonego podejścia. Wobec powyższego w ramach niniejszego Programu procesy wdrażania i realizacji poszczególnych kierunków i działań przeciwhałasowych został podzielony na trzy perspektywy:

- perspektywę krótkookresową (w ramach strategii krótkookresowej), stanowiącą faktyczny zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem na lata 2019–2023,
- perspektywę średniookresową (w ramach strategii średniookresowej), której realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu (po roku 2023),
- perspektywę długookresową (w ramach polityki długookresowej), której realizacja przewidywana jest w ramach kolejnego opracowani programu ochrony środowiska przed hałasem (po roku 2028).

Podział działań Programu z uwzględnieniem kryterium czasowego ich wykonania przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1 Harmonogram realizacji przedsięwzięć Programu

Perspektywa realizacji działań	Kierunki działań i działania naprawcze	Horyzont czasowy
Krótkookresowa	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ograniczenie liczby operacji w porze nocnej - obniżenie poziomu hałasu w porze nocnej poprzez przeniesienie części operacji lotniczych na porę dzienną i wieczorną;</li> <li>2. Wprowadzenie ograniczenia liczby operacji w porze nocnej na poszczególnych progach dróg startowych;</li> <li>3. Zaostrzenie ograniczenia dostępu statków powietrznych do portu lotniczego w porze nocnej poprzez wprowadzenie poziomu progowego - maksymalnego dopuszczalnego poziomu emisji hałasu pojedynczej operacji;</li> <li>4. Rozbudowa systemu kontroli hałasu w porze nocnej „Quota Count” poprzez uwzględnienie nie tylko danych certyfikacyjnych statków powietrznych, ale również zmierzonego rzeczywistego poziomu hałasu pojedynczych operacji lotniczych</li> <li>5. Prowadzenie badania pilotażowego pod kątem efektywności wdrożenia procedur startów o obniżonej emisji hałasu, spowodowanych:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) doбором optymalnego kąta wznoszenia,</li> <li>b) wykorzystaniem całej długości drogi startowej do rozbiegu;</li> </ol> </li> <li>6. Zwiększenie liczby operacji lądowania z zachowaniem procedur cichego podejścia;</li> <li>7. W zakresie monitoringu hałasu:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Modyfikacja systemu ciągłego monitoringu hałasu poprzez wprowadzenie nowych stacji monitoringu (jako opcja, m.in. w celu realizacji działań tego Programu oraz weryfikacji granic OOU, istniejącego lub planowanego).</li> <li>b) Raportowanie wyników monitoringu zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie, w tym sporządzanie i prezentowanie raportów rocznych, zawierających długookresowe wskaźniki oceny hałasu.</li> </ol> </li> </ol>	do 2023 roku
Średniookresowa	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>Rozszerzenie działania 1 i 2</u> – dalsze ograniczanie liczby operacji w porze nocnej;</li> <li>2. <u>Rozszerzenie działania 3</u> – dalsze ograniczenia dostępu statków powietrznych do Portu w porze nocnej poprzez obniżanie progowego</li> </ol>	po 2023 roku

Perspektywa realizacji działań	Kierunki działań i działania naprawcze	Horyzont czasowy
	<p>poziomu hałasu oraz rozszerzenie ograniczenia na pory dzienną i wieczorną, poprzez wprowadzenie również dla tych pór doby poziomu progowego - maksymalnego dopuszczalnego poziomu emisji hałasu pojedynczej operacji (wartości progowe dla poszczególnych pór doby mogą się różnić).</p> <p>3. <u>Rozszerzenie przedziału czasu obowiązywania ciszy nocnej („core night”)</u></p>	
Długookresowa	<p>1. Zakaz lotów w porze nocnej, w godzinach od 22 do 06 (za wyjątkiem lotów państwowych, ratowniczych i innych wynikających ze względów bezpieczeństwa)</p> <p>2. Ograniczenie liczby operacji w całej dobie poprzez przeniesienie operacji lotniczych na inne lotniska, w tym wykorzystanie potencjału:</p> <p>a) rozwoju portów regionalnych,</p> <p>b) budowy centralnego portu lotniczy poza granicami obecnego oddziaływania akustycznego Portu.</p>	po 2028 roku

W praktyce, w perspektywie najbliższych kilku lat nie można spodziewać się radykalnej poprawy warunków akustycznych wokół analizowanego portu lotniczego. Tym bardziej, że efekt działań przeciwhałasowych wskazanych w tym Programie może zostać zniwelowany przez prognozowany dla naszego kraju rozwój przewozów lotniczych. W tym kontekście, znaczną poprawę klimatu akustycznego w otoczeniu Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zapewnią tylko decyzje strategiczne dotyczące przeniesienia części lub wszystkich operacji na inne lotniska, istniejące regionalne i planowany do budowy centralny port lotniczy w innej lokalizacji.