



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 16 października 2008 r.

TL1k-0701-21/08
Doc. 853213

SECRETARIA
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 20.10.2008
nr. 4594 podpis

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku!

Odpowiadając na oświadczenie senatora RP Pana Krzysztofa Kwiatkowskiego, znak: BPS/DSK-043-787/08, złożone na siedemnastym posiedzeniu Senatu w sprawie ograniczeń zabudowy wokół Portu Lotniczego im. Władysława Reymonta w Łodzi niniejszym informuję:

1. W celu kompetentnego ustosunkowania się do oświadczenia senatora Pana Krzysztofa Kwiatkowskiego niezbędne jest podanie kilku określeń mających zastosowanie w międzynarodowych i krajowych przepisach regulujących kwestie związane z przeszkodami lotniczymi, np.: z wysoką zabudową mieszkaniową lub usługową, które mogą mieć wpływ na relacje związane ze współistnieniem aglomeracji miejskiej i pobliskiego portu lotniczego, w tym przypadku Portu Lotniczego Łódź – Lublinek.

Przeszkodą lotniczą jest :

- stały lub tymczasowy obiekt budowlany oraz obiekt naturalny lub jego część, o wysokości przekraczającej powierzchnie ograniczające, określone w przepisach w sprawie warunków jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska,
- obiekt budowlany o wysokości 100 m i więcej powyżej poziomu otaczającego terenu lub wody, zlokalizowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym na wodach terytorialnych Morza Bałtyckiego,
- obiekt budowlany oraz obiekt naturalny lub jego części trudno dostrzegalne z powietrza na tle otoczenia z powodu ich barwy, położenia lub konstrukcji oraz inne naziemne obiekty budowlane oraz obiekty naturalne lub ich części, zlokalizowane w strefach dolotu do lotniska i odlotu, szczególnie w terenie pagórkowatym i górskim, uznane przez Prezesa ULC lub przez właściwy organ nadzoru nad lotnictwem wojskowym za przeszkody lotnicze.

Sposób zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych szczegółowo określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych (Dz. U. Nr 130, poz. 1193, z 2006 r. Nr 9, poz. 53).

Z kolei warunki zabudowy wokół lotniska określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. z 2003 r., Nr 130, poz. 1192).

Krajowe przepisy dotyczące zabudowy około lotniskowej podlegają regulacji nadrzędnych przepisów międzynarodowych zawartych w Aneksie 14 ICAO (Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego).

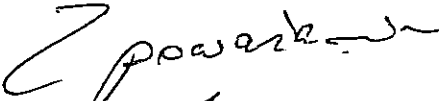
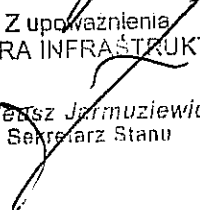
2. W marcu bieżącego roku Polska Agencja Żeglugi Powietrznej opracowała dla Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Łodzi analizę wpływu zezwolenia na zwiększenie wysokości zabudowy w określonych strefach na instrumentalne procedury lotu dla Portu Lotniczego Łódź – Lublinek. Wpływ stref na procedury lotu dla lotniska Łódź - Lublinek został obliczony dla maksymalnej wysokości w danych strefach. Przeszkody lotnicze (np. zabudowania wysokościowe) niższe niż maksymalna wysokość w danej strefie mogą nie mieć w ogóle wpływu na procedury startów i lądowań. Kluczową jest tu strefa B, w której nie obowiązują ograniczenia wysokości zabudowy opisane w Aneksie 14 ICAO (Patrz załącznik nr 1). Przeszkody w strefach A i C mają negatywny wpływ na procedurę podejścia nieprecyzyjnego do lądowania. Nieprecyzyjne procedury (bez korzystania z urządzeń instrumentalnego systemu lądowania ILS) są również niezbędne do funkcjonowania lotniska. Strefa (trapezoidalna powierzchnia ograniczona liniami wychodzącymi z progu drogi startowej lotniska Łódź – Lublinek, o barwie czerwonej) instrumentalnego podejścia do lądowania (wg urządzeń ILS) jest strefą, w której wymagane jest ściśle respektowanie obligatoryjnej ścieżki schodzenia (w kącie ok. 3^o nad terenem), czyli każda przeszkoda o określonej wysokości w tym sektorze podejścia precyzyjnego bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo wykonywania operacji lądowania (lub startu) i tam nie może być posadowiona żadna przeszkoda o charakterze wysokościowym poza wartościami dozwolonymi przepisami, tym bardziej że w tym sektorze obowiązuje warstwa buforowa na ewentualność popełnienia odchyień losowych od nominalnej ścieżki schodzenia. Nie zachowanie tych rygorów wysokościowych może doprowadzić do katastrofy lotniczej, również ze skutkami kryzysowymi dla aglomeracji łódzkiej.
3. Nie jest zgodne z prawdą, że posadowienie radiolatarni nawigacyjnej DVOR/DME rozwiąże problem niekorzystnego wpływu wysokich przeszkód lotniczych w przedmiotowych strefach. Instalowanie na lotnisku (lub w jego bliskim otoczeniu) urządzenia DVOR (tzw. „divora” w tekście oświadczenia) służy jedynie do zaprojektowania określonej przepisami trasy dolotu do nieprecyzyjnego schematu lądowania, co czyni lotnisko w Łodzi - Lublinku bardziej dostępne dla samolotów nie mających na pokładzie urządzeń do lądowania precyzyjnego (tzn. z wykorzystaniem urządzeń ILS). Sam fakt planowanej lokalizacji DVOR na lotnisku czy pozostawienie na obecnym

posadowieniu VOR (starszy typ radiolatarni nawigacyjnej ogólnie kierunkowej, podobnie jak DVOR) w odległości ok. 19,5 km od lotniska na wschód nie ma żadnego związku przyczynowego z rozwojem aglomeracji i utrudnieniami budowlanymi. Ma jedynie wpływ na rozwój lotniska, ponieważ umożliwia wykonywanie operacji startu i lądowania przez samoloty nie posiadające urządzeń do precyzyjnego lądowania. Służy zatem podniesieniu rentowności i rozwojowi ruchu lotniczego na lotnisku w Łodzi – Lublinku przy bardziej dokładnym prowadzeniu samolotu w procedurze lądowania, zarówno przy podejściu do lotniska, jak i w okrążeniu lotniska (taka też jest projektowana procedura podejścia do lądowania). Jedyną różnicą pomiędzy urządzeniem VOR wspierającym nawigowanie samolotu a DVOR tkwi w dwukrotnie większej dokładności namierzania kierunkowej pozycji samolotu od tego urządzenia. DVOR pracuje na takiej samej zasadzie jak VOR, lecz efekt wielokrotnie większej dokładności pomiarowej osiągnięty jest za pomocą zastosowania efektu Dopplera w konstrukcji urządzenia i stąd nazwa DVOR (Doppler VOR). Jest urządzeniem najnowszej generacji w obszarze ogólnie kierunkowych pomocy naprowadzających na zadany kierunek.

Należy nadmienić, że obszar powietrzny w okolicach miasta Łodzi (tam, gdzie obecnie zlokalizowany jest VOR) stanowi duży międzynarodowy węzeł korytarzy powietrznych między wschodem i zachodem. Przeniesienie tej radiopomocy w pobliże lotniska Łódź - Lublinek spowoduje z jednej strony radykalną przebudowę korytarzy powietrznych w polskiej przestrzeni powietrznej, a z drugiej strony wesprze rozwój lotniska Łódź – Lublinek poprzez zainstalowanie radiopomocy nowszej generacji na lotnisku zapewniając większą dostępność nawigacyjną lotniska, co bezpośrednio przekłada się na rentowność lotniska. Należy jednak mieć na uwadze, że taka zmiana lokalizacji z VOR (w obecnej, oddalonej na wschód od miasta lokalizacji) na DVOR na lotnisku pociąga za sobą znaczne koszty przebudowy systemów tzw. „korytarzy” powietrznych nad Polską, co powoduje (po zainstalowaniu) ogłoszenie nowych procedur nawigacyjnych na całym świecie oraz spowoduje przeprogramowanie na całym świecie komputerów nawigacyjnych zarówno na pokładach statków powietrznych, jak i we wszystkich centrach obszarowej kontroli ruchu lotniczego. Finansowe koszty (nie małe) takiej przebudowy struktury przestrzeni powietrznej nad Łodzią bierze na siebie PAŻP po to, żeby tylko poprawić osiągi i parametry techniczne Portu Lotniczego w Łodzi – Lublinku, a więc to PAŻP działa w kierunku ekonomicznej efektywności lotniska w Łodzi z własnych funduszy. Zapisane w oświadczeniu senatorskim stwierdzenie, że lotnisko w Łodzi zamiast wspierać rozwój lotniska i aglomeracji utrudnia go i hamuje należy w świetle powyższej argumentacji merytorycznej potraktować *à rebours*.

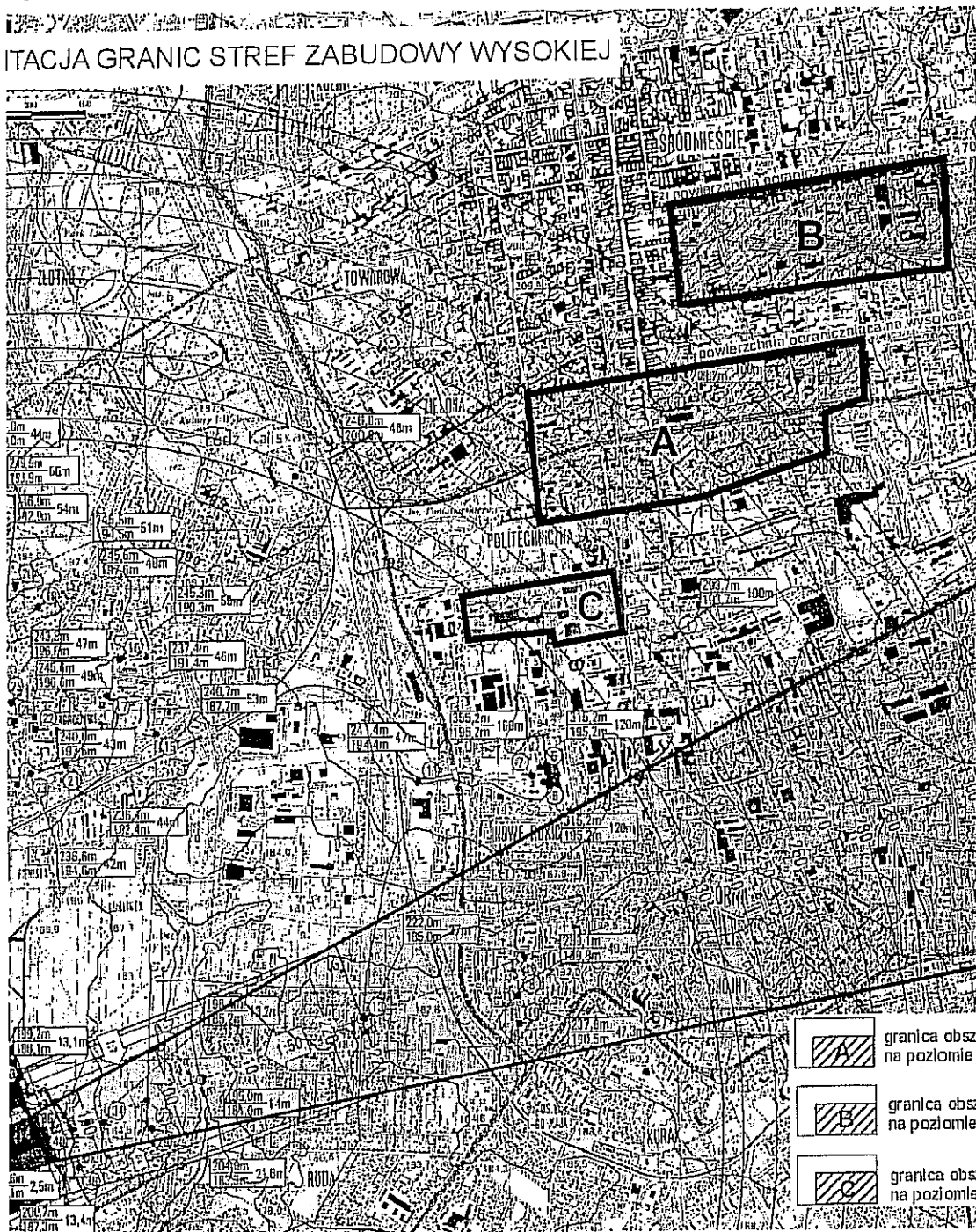
4. Nie jest zgodne z prawdą, że tylko Polska Agencja Żeglugi Powietrznej musi zakupić i zainstalować radiolatarnię DVOR/DME. Na mocy art. 86 pkt. 2 ustawy – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2002 r. Nr 130, poz. 1112) zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego przysługuje prawo zakładania (czyli zakupu) lotniczych urządzeń naziemnych, do których należy DVOR / DME (DME jest urządzeniem wskazującym odległość od tego urządzenia, zwykle kolokowane z DVOR).

W konkluzji należy zaznaczyć, że problem współistnienia lotniska regionalnego lub międzynarodowego w bliskim sąsiedztwie z dużą aglomeracją miejską nie jest wyjątkowym problemem tylko dla Łodzi, lecz sytuacją raczej typową dla dużych struktur urbanizacyjnych (np. London City). W podobnych, dużych strukturach urbanizacyjnych, problemy koegzystencji lotniska z aglomeracją są rozwiązywane na zasadzie świadomego kompromisu bez uszczerbku zarówno dla rozwoju aglomeracji i wtopionego w tę aglomerację portu lotniczego, jak i bez narażania bezpieczeństwa pasażerów komunikujących się drogą lotniczą z miastem. Pożytki z takiej koegzystencji są obopólne pod warunkiem poszanowania interesu i porządku prawnego, zarówno jednej, jak i drugiej strony wspólnego, zurbanizowanego organizmu gospodarczego i komunikacyjnego. Imperatyw bezpieczeństwa komunikacyjnego i populacji w dużej strukturze urbanizacyjnej jest wartością nadrzędną.


Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Tadeusz Jarmuziewicz
Sekretarz Stanu

Załącznik nr 1. Strefy ograniczeń wysokościowych w Łodzi

MAPA GRANIC STREF ZABUDOWY WYSOKIEJ



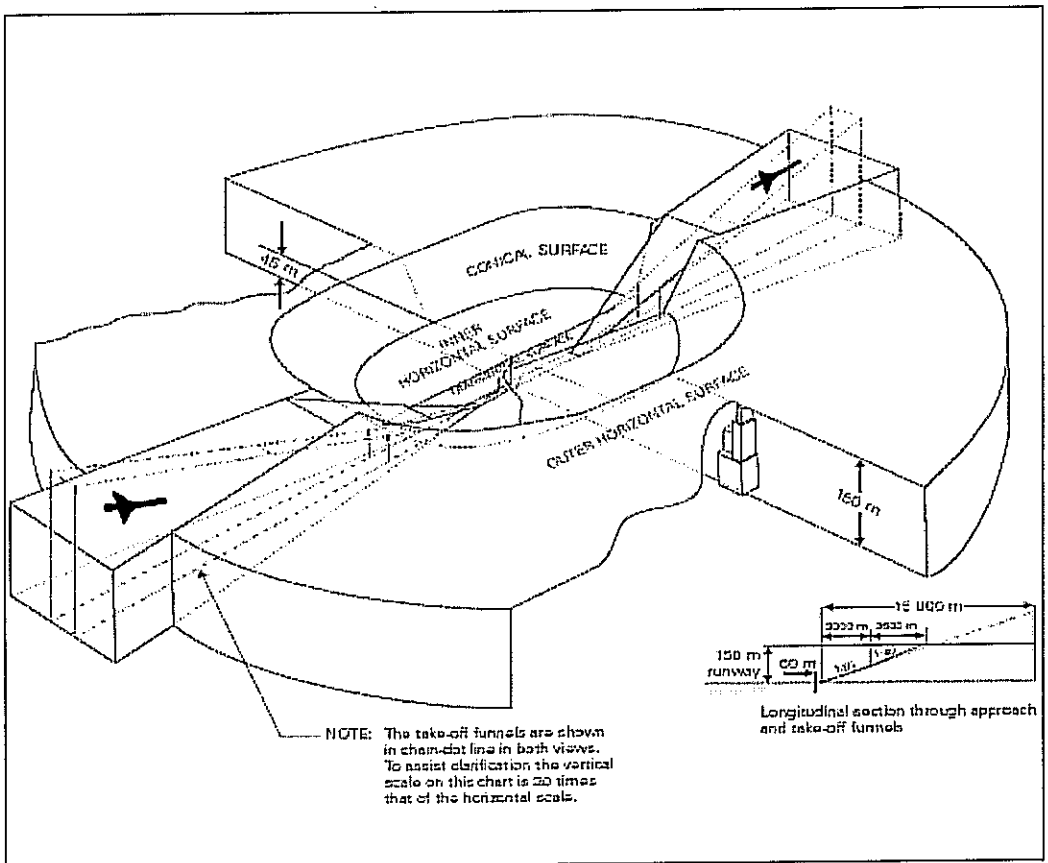


Figure 4.11 Obstacle limitation surfaces for an instrument runway where the main runway is 1800 m or more in length