

ŁAWIGA CHCE BYĆ GŁOŚNIEJSZA

Port lotniczy domaga się podwyższenia norm hałasu lotniczego. Bo to oznacza rozwój i szansę na zwiększenie operacji lotniczych oraz oszczędności na odszkodowaniach. Ale dla mieszkańców okolic Ławicy – życie w jeszcze większym hałasie

MARIA BIELICKA

O podwyższenie norm hałasu lotniczego i zmianę metodologii mierzenia go zabiega nie tylko poznańska Ławica, ale wszystkie porty regionalne w Polsce. Formalnie lobbuje w tej sprawie w Ministerstwie Środowiska Związek Regionalnych Portów Lotniczych. Analizę, która ma przekonać ministrowi do zmiany przepisów, przygotowała w 2015 r. firma Akustix z Poznania, ta sama, która prowadzi badania lotniska Ławica wymagany przepisami tzw. ciągły monitoring hałasu. Jej autorem jest zespół pod kierunkiem dr. Piotra Kokowskiego, zatrudnionego również w Zakładzie Akustyki na Wydziale Fizyki UAM.

Proponuje on podwyższenie dopuszczalnego poziomu hałasu w porze dziennej o 2 dB. - Taką zmianą skazałaby setki tysięcy ludzi na życie w strasznie niekorzystnych warunkach - komentuje mec. Radosław Howaniec, reprezentujący wielu sąsiadów Ławicy w sądowych sporach z portem o odszkodowania związane właśnie z hałasem.

Jednocześnie Kokowski postuluje wyznaczenie obszarów ograniczonego użytkowania wokół lotnisk (ich mieszkańcy mają prawo domagać się odszkodowań) w oparciu o długookresowe wskaźniki oceny hałasu, czyli wyznaczone w oparciu o dane np.

z całego roku, a nie - jak obecnie - w oparciu o pomiary wykonane w czasie najgłośniejszej nocy. -Wskaźniki dla jednej doby to fikcja, bo zasięg hałasu wokół lotniska w każdej dobrej jest inny i nie da się go przewidzieć. Natomiast hałas uśredniony dla długiego okresu jest możliwy do przewidzenia z akceptowalną dokładnością, co jest kluczowe przy wyznaczaniu granic obszaru ograniczonego użytkowania - tłumaczy Kokowski.

-Ale czlowieka budzą poszczególne zjawiska akustyczne, zwłaszcza w okresie czterwiec-łipiec, kiedy jest najwięcej lotów, a w związku z tym i hałas największy. Jak będą brane pod uwagę pomiary z całego roku, hałas w teorii się zmniejszy, ale w praktyce będzie mógł być znacznie większy -zauważa mec. Howaniec.

Ławica proponującymi Akustixa jest zachwycona: - Według nas taka zmiana jest uzasadniona, bo zbliżona z normami hałasu dla transportu drogowego i kolejowego, ale jest też bardziej przejrzysta i logiczna. W oczywisty sposób kłóbiemy temu projektowi, bo jest on w interesie publicznym, jako że wszystkie polskie porty są publiczne, ale także w interesie każdego pasażera, który na tych zmianach zyska - tłumaczy Grzegorz Bykowski, wiceprezes Ławicy.

Przypomina, że koszt każdej operacji lotniczej, w tym również opłaty hałasowe, ponoszą pasażerowie.

-Zatem im większe obciążenia związane z hałasem, tym droższe w użytkowaniu będzie lotnisko - przekonuje wiceprezes. Przypomina też, że proponowane zmiany nie byłyby w interesie osób prywatnych osiedlających się wokół lotnisk. - Doład port lotniczy Ławica - red. | wypłacił ok. 12 mln zł odszkodowań w naszej opinii w znacznej mierze bezzasadnych. Proszę to porównać do budżetu pro-

MIKOŁAJ KIRPLUK,
PREZES LIGI WALKI Z HAŁASEM:

To jest skandal,
z którym poprzeczni
rząd nic nie zrobił i ten też
nie ma zamiaru niczego
zmieniać

mojej turystyki w dużych polskich miastach. Łatwo sobie wyobrazić, jaki efekt można by osiągnąć, inwestując te pieniądze w promocję turystyki lub połączeń lotniczych. Ich beneficjentami powinna być ponad połowa Wielkopolan, czyli ok. 2 mln mieszkańców, a nie 100 prywatnych osób - kalkuluje Bykowski.

-To absurdalne tłumaczenie. Ko-
palnie też są publiczne, więc pozwól-

my na większą emisję dwutlenku węgla dla KGHM. Po co płacić opłaty emisyjne? Przecież to dla dobra interesu publicznego! - ironizuje Radosław Howaniec. I dodaje: - Skoro interesem publicznym według pana Bykowskiego jest ochrona lotniska, a nie zdrowie setek tysięcy ludzi wokół portów lotniczych, to odwołam do Konstytucji RP. Tam jest wyjaśnione, jakie dobra są w naszym kraju chronione. Pan prezes sięga po argumenty w stylu ostatnio dobrze znanym: Nieważne prawo, nieważni ludzie. Liczy się dobro publicznego lotniska.

Mec. Howaniec przekonuje, że karygodne jest też odwoływanie się do hałasu drogowego. - Podwyższenie tych norm skrytykowałoby Ministerstwo Zdrowia, które zwracało uwagę, że zmiana jest sprzeczna z zaleceniami WHO. W podobnym tonie wypowiedział się NIK. Łeba w 2014 r. zarządziła Ministerstwo Środowiska, że - ustalając nowe normy - nie uwzględniło np. opinii głównego inspektora ochrony środowiska i naukowców. NIK zażądał więc, by ten resort raz jeszcze przeanalizował, czy prawidłowo ustalili długoterminowe, dopuszczalne poziomy hałasu - w zależności od wyzników tej analizy - podjąć stosowne działania.

O zmianach norm hałasu drogowego krytycznie wypowiedział się Li-ga Walki z Hałasem: - To jest skandal, z którym poprzeczni rząd nic nie zrobił i ten też nie ma zamiaru niczego zmieniać - mówi prezes ligi Miłkołaj Kirpluk. I dodaje, że podobnym skandalem byłoby dopuszczenie większego hałasu lotniczego. - W takich sprawach eksperzy powinni zamawiać rząd, bo jeśli płaci za nią strona zainteresowana, można mieć obawy, że powstanie ekspertyza na zamówienie. Ja mam takie wątpliwości w przypadku analizy pana Kokowskiego - podkreśla Kirpluk.

- Oczywiście, że to jest ekspertyza na zamówienie, nigdy tego nie kryliśmy. Ale doład nie słyszałem, żeby ktoś przygotował inną, racjonalną propozycję - odpowiada Kokowski. - Nasza jest zgodna z zaleceniami WHO, które wskazują dla Europy dopuszczalne poziomy hałasu w porze nocnej nawet o 5 dB wyższe niż te, które proponujemy.

-Tyle że z zaleceń WHO wynika również, że hałas dla Europy w porze nocnej należy obniżyć z 50 do 40 dB - puentuje Howaniec.

Jeśli rząd wprowadzi proponowane przez porty lotnicze zmiany, Ławica ma szansę sporo oszczędzić na wydatkach odszkodowań swoim sąsiadom w związku ze zmniejszeniem wartości nieruchomości i pokryciem kosztów akustycznej modernizacji domów. Ławica w drugiej instancji nie wygrała jeszcze żadnego procesu. Koszty związane z wypracowaniem odszkodowań lotnisko szacuje w tej chwili na 116 mln zł. ●