

PREZYDENT MIASTA POZNANIA

Or.II/0057-1-50/09

URZĄD MIASTA POZNANIA BIURO RADY MIASTA SEKRETARIAT		
WPEŁNĘŁO DNIA	- 8. lip 2009	WPEŁNĘŁO DNIA
L. dz. zol.		
znak spr.		

Szanowny Pan

DOMINIK HERBERHOLZ

Radny Rady Miasta Poznania

Poznań, dnia lipca 2009r.

Nawiązując do przekazanej pismem z dnia 12 czerwca 2009r. interpelacji Pana Radnego w sprawie funkcjonowania wojskowej bazy samolotów F-16 w Krzesinach, a także mojego zobowiązania zawartego w piśmie z dnia 30 czerwca br., pozwalam sobie przekazać wyjaśnienia, o które zwróciłem się do Szefa Wojskowego Zarządu Infrastruktury w Poznaniu w tej sprawie.

Z poważaniem


Ryszard Grobelny

Poznań,06.2009r.

Pan

Ryszard Grobelny

Prezydent Miasta Poznania

Plac Kolegiacki 17

61-841 POZNAŃ

30 CZE. 2009

020909-2715

Dotyczy: informacji w sprawie bazy lotniczej Poznań-Krzesiny.

Stanowisko Prezydenta

W nawiązaniu do otrzymanego pisma, znak sprawy: Or.II/0057-50/09 z dnia 19.06.2009r., w sprawie funkcjonowania bazy lotniczej Poznań-Krzesiny, niniejszym przedstawiam stanowisko Wojskowego Zarządu Infrastruktury w przedmiotowej sprawie.

Lotnisko wojskowe Poznań-Krzesiny funkcjonuje nieprzerwanie od okresu II wojny światowej, tj. na przełomie lat 1941/1942, kiedy to władze niemieckie zlokalizowały tam fabrykę samolotów Focke Wulf. Po zakończeniu działań wojennych lotnisko było stale użytkowane przez lotnictwo polskie od 1953r. kiedy przystąpiono do formowania 62 pułku lotnictwa myśliwskiego początkowo na samolotach odrzutowych MiG-15 a od 1962r. na samolotach przekraczających barierę dźwięku MiG-21.

W oparciu o uzyskane od Wojewody Wielkopolskiego decyzje środowiskowe w latach 2004, 2006 i 2007, dotyczące pozwoleń na rozbudowę lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny, Wojskowy Zarząd Infrastruktury w Poznaniu został zobligowany do sporządzenia analizy porealizacyjnej dla wspomnianego lotniska. Analiza miała zawierać wszystkie komponenty ochrony środowiska, w tym przede wszystkim hałas. Było to spowodowane zmianą typu samolotów wojskowych stacjonujących na lotnisku. Samoloty F-16 nie były tam eksploatowane wcześniej i w związku z tym nie były uwzględnione w dokumentach, które stanowiły podstawę do ustanowienia obowiązującego do końca 2007r. obszaru ograniczonego użytkowania. Granice obszaru zostały ogłoszone przez Wojewodę Wielkopolskiego rozporządzeniem nr 82/03 z dnia 17 grudnia 2003r. W 2007r. Wojskowy Zarząd Infrastruktury przeprowadził procedurę zamówienia publicznego na wykonanie nakazanej analizy porealizacyjnej. W trakcie jej sporządzania, firma realizująca zlecenie wykonała pomiary hałasu w wybranych miejscach wokół lotniska. Wyniki symulacji matematycznych jak również rzeczywiste pomiary hałasu od operacji lotniczych wskazały, że emitowany przez

samoloty F-16 hałas do środowiska nie może być dotrzymany w granicach kompleksu wojskowego. W tej sytuacji, zgodnie z obowiązującymi zapisami *ustawy Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2001r. Nr 206, poz. 627), w analizie została zaproponowana zmiana istniejącego obszaru ograniczonego użytkowania. Nadmieniam, że analiza porealizacyjna była w trakcie jej sporządzania konsultowana z przedstawicielami Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego, który ostatecznie analizę porealizacyjną przyjął. W oparciu o przedstawione w niej propozycje, Wojewoda Wielkopolski rozporządzeniem nr 40/07 z 31 grudnia 2007r. zmienił obowiązujące rozporządzenie nr 82/03 i ustanowił „nowy” obszar ograniczonego użytkowania wokół lotniska Poznań-Krzesiny. Wiele realizowanych na lotnisku inwestycji ma na celu zmniejszenie skutków oddziaływania na środowisko, jak np. budowa oczyszczalni ścieków, budowa nowoczesnego stanowiska prób silników, którego zasięg oddziaływania hałasu będzie ograniczony do terenu lotniska, budowa ekranu akustycznego.

Obowiązujące w latach ubiegłych przepisy nie zabezpieczały w sposób jednoznaczny funkcjonujących lotnisk, w tym wojskowych, przed zabudową zewnętrzną, pozostawiając decyzje o przeznaczeniu terenów narażonych na oddziaływanie lotniska właściwym urzędnikom publicznym. Wojsko nie posiadało i nie posiada uprawnień do wydawania pozwoleń na budowę lub prawa jej odmowy.

WZI Poznań, jako jednostka organizacyjna MON, wskazana do reprezentowania wojska, a tym samym interesów Skarbu Państwa w postępowaniach odszkodowawczych dla lotniska Poznań-Krzesiny, ze względu na złożoność omawianej problematyki oraz liczne wątpliwości prawne zarówno co do zasady jak i wysokości żądań, przyjął jako rozwiązanie generalne poddanie przedmiotowych spraw pod ocenę niezawisłych sądów powszechnych.

Utworzony Rozporządzeniem Wojewody wielkopolskiego Nr 40/07 z dnia 31.12.2007r. skorygowany obszar ograniczonego użytkowania liczy 214,9774 km², a jego zasięg został wyznaczony przez kompetentne służby Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu na podstawie przeprowadzonej analizy porealizacyjnej, połączonej z badaniami długookresowego średniego poziomu dźwięku związanego z funkcjonowaniem lotniska. Wielkopolski Urząd Wojewódzki zdecydował, że wielkość istniejącego obszaru będzie mogła być zweryfikowana po osiągnięciu docelowej ilości wykonywanych operacji lotniczych oraz wykonaniu stałego ciągłego monitoringu hałasu. Nastąpi to prawdopodobnie ok. listopada-grudnia 2009r. Analiza wyników prowadzonego monitoringu będzie podstawą do ewentualnej rozbudowy i ulepszania jego funkcjonowania, a także do prowadzenia ewentualnych korekt procesu szkolenia lotniczego na lotnisku.

Utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania dla nowego przedsięwzięcia (inwestycji), które może w znaczący sposób zmienić dotychczasowe przeznaczenie istniejących nieruchomości lub ograniczyć sposób ich użytkowania nie nasuwa tylu

wątpliwości (w tym prawnych), co przypadek funkcjonującego od wielu dziesięcioleci czynnego lotniska.

Istnieje wiele aspektów, które mogą być niejednoznacznie interpretowane, dlatego także w interesie właścicieli nieruchomości położonych w obszarze ograniczonego użytkowania jest poddanie problemu pod osąd niezależnego sądu, który odpowie na wiele niejednoznaczności i poprzez ukształtowanie się linii orzecznictwa będzie w stanie rozwiązać liczne wątpliwości, jak np.:

- czy rzeczywista sytuacja właścicieli nieruchomości OOU uległa zmianie? Czy nie zmieniła się jedynie sytuacja prawna, która umożliwia wystąpienie o odszkodowanie? Lotnisko wojskowe w Krzesinach istnieje od lat czterdziestych ubiegłego stulecia. Samoloty o napędzie odrzutowym są natomiast eksploatowane tam intensywnie od połowy lat 50-tych;
- w jakim zakresie zmiany cen nieruchomości, często podnoszone we wnioskach odszkodowawczych są wynikiem wprowadzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a w jakim wynikają z ogólnego trendu panującego na rynku nieruchomości? Jak zinterpretować fakt wzrostu wartości zawartych transakcji kupna-sprzedaży już po wprowadzeniu OOU? Czy rynek w ogóle i w jakim stopniu zareagował na fakt utworzenia obszaru?;
- jak należy bezspornie interpretować ustawowy związek przyczynowy ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, który wynika bezpośrednio z wprowadzenia obszaru ograniczonego użytkowania?

Powyższa problematyka docelowo dotyczyć będzie wszystkich lotnisk, zarówno wojskowych jak i cywilnych, na terenie kraju. Brak doświadczeń i wzorców nasuwa dużą ilość rozbieżnych interpretacji. Wymaga to rozważań oraz spokojnego wykorzystania istniejących instrumentów prawnych, z poddaniem się orzecznictwu sądów powszechnych, włącznie dla wyeliminowania wszelkich wątpliwości powstających w omawianej materii.

Wspólne funkcjonowanie lotnisk zarówno cywilnych jak i wojskowych oraz miast czy osiedli jest problematyką trudną i złożoną, bez względu na to czy lotnisko powstało przy osiedlach czy osiedla „przyszły” do lotniska. W dzisiejszych czasach trudno wyobrazić sobie rozwój aglomeracji miejskiej nie posiadającej portu lotniczego. Największe w Europie i świecie posiadają ich kilka.

Ponieważ sporządzenie analizy porealizacyjnej dla lotniska Poznań-Krzesiny zostało nakazane decyzjami administracyjnymi przez Wojewodę Wielkopolskiego, zgodnie z obowiązującymi przepisami – ustawa Prawo ochrony środowiska, całość dokumentacji, obejmującej wszystkie komponenty dotyczące środowiska (jeden egzemplarz wraz ze

stosownymi uzupełnieniami), została przekazana i znajduje się w Wielkopolskim Urzędzie Wojewódzkim. W tym miejscu pragnę zaznaczyć, że we wnioskach końcowych opracowania „Analiza porealizacyjna dla lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny, która będzie stanowiła podstawę do ewentualnej korekty istniejącego obszaru ograniczonego użytkowania” znajduje się zapis o treści cyt. *„Z przedstawionego w przedmiotowej analizie porealizacyjnej aktualnego i prognozowanego sposobu korzystania ze środowiska wynika, że jedynie pod względem hałasu nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny związane z funkcjonowaniem lotniska”*.

Na chwilę obecną WZI Poznań uruchomił procedurę zamówienia publicznego na „Wykonanie ciągłego monitoringu hałasu lotniczego dla lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny wraz z jego pełną obsługą w latach 2009-2013”, do którego wykonania jest zobligowany zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z 2 października 2007r. *w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem i portem* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392) oraz ilością operacji lotniczych na lotnisku Poznań-Krzesiny w poszczególnych latach, która to ilość została określona w „Analizie porealizacyjnej...”

Na koniec jeszcze jedno spostrzeżenie. Baza lotnicza to także miejsce pracy setek pracowników, w tym również cywilnych, oraz odbiorca dużej ilości towarów i usług zakupywanych na terenie miasta, co jest bez wątpienia czynnikiem powodującym wzrost koniunktury na danym terenie. Jednocześnie międzynarodowe ćwiczenia prowadzone na jej terenie z udziałem wielu państw zachodnich, bez wątpienia przyczyniają się do promocji miasta i regionu w Europie i świecie.

Przedstawiając uwarunkowania funkcjonowania bazy lotniczej w Krzesinach, pozostaję do dalszej współpracy z władzami samorządowymi miasta Poznania.

Z pozdrowieniami

SZEF

płk Jacek ADAMEK