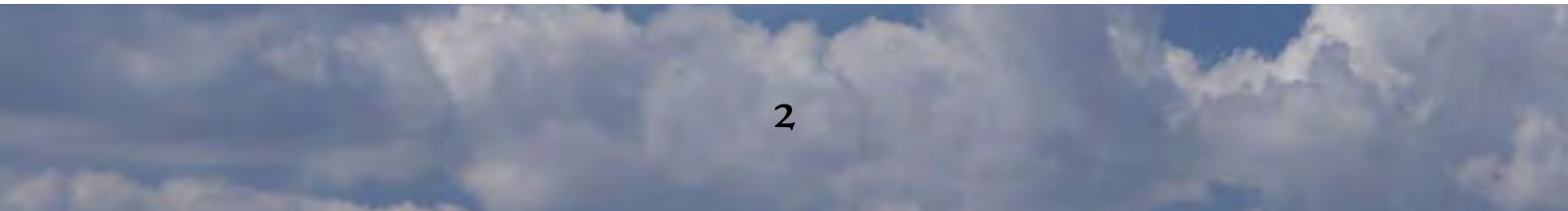




**Informacja
i komunikacja społeczna
w polityce łagodzenia
negatywnych skutków
funkcjonowania portów lotniczych**

Spis treści

1.	Wstęp	3
1.1.	Opis problemu	3
2.	Wybrane zagadnienia prawne	5
3.	Polityka informacji o działalności operacyjnej	7
3.1.	Strony internetowe lotnisk	7
3.1.1.	Lotnisko Schiphol w Amsterdamie	7
3.1.2.	Lotnisko Gatwick w Londynie	9
3.1.3.	Lotnisko we Frankfurcie nad Menem	10
3.1.4.	Lotnisko Charles de Gaulle w Paryżu	11
3.1.5.	Lotnisko w Brukseli	11
3.1.6.	Lotnisko w Dublinie	12
3.1.7.	Lotnisko Vantaa w Helsinkach	13
3.1.8.	Lotnisko Chopina w Warszawie	14
3.1.9.	Lotnisko El Prat w Barcelonie	15
4.	Porozumiewanie się z mieszkańcami – działania lotniska	16
4.1.	Lotnisko Schiphol w Amsterdamie	16
4.2.	Lotnisko Gatwick w Londynie	16
4.3.	Lotnisko w Brukseli	16
4.4.	Lotnisko we Frankfurcie nad Menem	17
4.5.	Lotnisko w Dublinie	17
4.6.	Lotnisko Charles de Gaulle w Paryżu	18
5.	Porównanie stron internetowych	19
6.	Wymagania minimalne	21
	Partnerzy projektu	23



1. Wstęp

Celem tego opracowania jest wstępna analiza zagadnienia, w jaki sposób zarządcy wybranych portów lotniczych i społeczności mieszkające w otoczeniu lotnisk rozwiązują kwestię przepływu informacji związanej z jakością środowiska, hałasem lotniczym i zanieczyszczeniami powietrza.

Jakość życia w regionach lotniskowych (Quality of Life in Airport Regions – QLAIR) to projekt zainicjowany przez dziewięć regionów Unii Europejskiej, zrzeszonych w Stowarzyszeniu Regionów Lotniskowych (*Airport Regions Conference – ARC*), w celu ustalenia europejskich standardów postępowania wobec zróżnicowanych społecznych kosztów funkcjonowania i rozwoju portów lotniczych.

W październiku 2008 roku, pod patronatem QLAIR, rozpoczęte zostały 4 inicjatywy, które dotyczą badania następujących zagadnień: informacja i komunikacja społeczna, hałas naziemny lotniska w polityce ograniczania uciążliwości, wpływ zarządzania ruchem lotniczym na planowanie przestrzenne oraz innowacyjne podejście do rekompensat. Badania były realizowane od października 2008 roku do grudnia 2009 roku. We wrześniu i październiku 2011 roku, nakładem Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie, ukazały się opracowania *Hałas naziemny w polityce łagodzenia negatywnych skutków funkcjonowania portów lotniczych* oraz *Programy rekompensat w polityce łagodzenia negatywnych skutków funkcjonowania portów lotniczych*.

1.1. Opis problemu

Procedury komunikacji społecznej i informacji, związane z funkcjonowaniem i rozwojem, lotniska różnią się w poszczególnych regionach, a wiadomości, które mogłyby być pomocne dla mieszkańców często są nieuporządkowane i niejasne. Różna bywa także rola władz regionalnych w tym procesie. W niektórych regionach jest ona ograniczona, w innych nie została uwzględniona.

Informacja jest w swej definicji rezultatem zbierania i porządkowania danych oraz udostępniania ich do wiadomości publicznej lub też wybranym grupom obywateli. Komunikacja społeczna natomiast to proces wymiany informacji i argumentów pomiędzy zainteresowanymi stronami.

Informacja i komunikacja społeczna to kluczowe procesy, pozwalające uzyskać akceptację lokalnych społeczności dla działalności i rozwoju portów lotniczych. Dobre relacje, oparte na swobodnym przepływie informacji między mieszkańcami a władzami lotniska, pomagają także zmniejszać niezadowolenie powodowane przez nadmierny hałas bądź emisję zanieczyszczeń.

Rzetelna informacja o wszelkich wprowadzanych na lotnisku zmianach zwiększa przewidywalność działań, a mieszkańcom narażonym na uciążliwości pozwala na lepsze przystosowanie

się do zmian i zwiększa społeczną kontrolę nad działalnością portu. W związku z tym projekt QLAIR, w części poświęconej informacji i komunikacji społecznej, koncentrował się przede wszystkim na:

- przeglądzie stosowanych metod,
- identyfikacji mocnych i słabych stron poszczególnych rozwiązań,
- scharakteryzowaniu najlepszych praktyk i najbardziej innowacyjnych rozwiązań,
- rozwijaniu nowych modeli zarządzania dla wdrażania najlepszych praktyk.

W ramach projektu wyróżniono 4 kategorie działań informacyjnych i komunikacyjnych:

- działania informacyjne dotyczące kwestii operacyjnych,
- komunikacja dotycząca kwestii operacyjnych,
- działania informacyjne dotyczące rozbudowy lotniska,
- komunikacja w sprawie rozbudowy lotniska.

W niniejszym opracowaniu szczegółowo przeanalizowano trzy pierwsze formy komunikacji społecznej, zaś najwięcej miejsca poświęcono politykom informacji i komunikacji związanym z hałasem lotniczym. Z uwagi na fakt, iż proces informowania na temat rozbudowy lotniska ma charakter indywidualny, a ponadto obwarowany jest w każdym kraju szczegółowymi regulacjami prawnymi i środowiskowymi, nie będzie on szczegółowo omawiany. ■

2. Wybrane zagadnienia prawne

Mimo iż w każdym kraju czy regionie zasady i zwyczaje udostępniania oraz rozpowszechniania informacji o rozwoju lotnisk znacznie się różnią, to jednak wszystkie mniej lub bardziej opierają się na dyrektywie europejskiej CE 2002/30/EC, zwaną dyrektywą zrównoważonego podejścia.

Dokument ten zawiera przede wszystkim podstawowe metody i zasady prowadzenia pomiarów hałasu, reguluje kwestie wprowadzania nowych zasad operacyjnych oraz niezbędnych ograniczeń.

Dyrektywa zrównoważonego podejścia opiera się na czterech głównych filarach:

- redukcji hałasu lotniczego u źródła,
- ograniczeń w działalności operacyjnej,
- procedury minimalizowania hałasu,
- wykorzystania planowania przestrzennego i zarządzania w redukcji uciążliwości portów lotniczych.

Dyrektywa 2002/49 Parlamentu Europejskiego i Rady z 25 czerwca 2002 roku, znana także jako *Environmental Noise Directive* – END, odnosi się do kwestii hałasu w środowisku. Zobowiązuje ona kraje członkowskie do prowadzenia monitoringu hałasu oraz informowania społeczeństwa o jego wynikach. Ważnym efektem wprowadzenia dyrektywy 2002/49 było także ustandaryzowanie wskaźników hałasu poprzez przyjęcie jednolitych wartości określonych w pojęciach *Lden* i *Lnight*. Stało się to doskonałą podstawą dla standaryzacji pomiarów hałasu i ich publikacji we wszystkich krajach UE.

Dyrektywa 2003/4/EC nakłada na władze krajowe i lokalne obowiązek informowania społeczeństwa o stanie środowiska. W wielu krajach dyrektywa ta została przystosowana do narodowego i regionalnego systemu prawnego, jednakże w żadnym z nich nie znalazł się artykuł, który zawierałby klauzulę osobno traktującą kwestie lotnicze. W związku z tym polityka informacji i komunikacji, zarówno w kwestiach krajowych, jak i regionalnych, jest nadal w ogromnej mierze zależna od dobrej woli sektora lotniczego.

Z biegiem lat także w poszczególnych krajach podejmowane były indywidualne działania mające na celu regulowanie kwestii wywiązywania się portów lotniczych z obowiązku rzetelnej współpracy z okolicznymi samorządami i społecznościami. Artykuł 35. brytyjskiego prawa lotnictwa cywilnego z 1982 roku reguluje kwestie odpowiedzialności za realizację przez porty lotnicze obowiązku informacji i komunikacji. Dla lotniska w Brukseli funkcjonuje natomiast postanowienie w sprawie polityki informacji i komunikacji na poziomie regionalnym (Flandria), które jest częścią pozwolenia środowiskowego. Istnieje również podobna inicjatywa na poziomie federalnym, ale nie została ona dotychczas zastosowana.

We Francji głównym, niezależnym organem administracyjnym, związanym z tematyką środowiska w kontekście działalności portów lotniczych jest ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires). Misją ACNUSA jest tworzenie kanałów komunikacji oraz budowanie zaufania, dzięki któremu możliwe będzie przekonanie mieszkańców terenów wokół lotnisk, że rozwój transportu lotniczego i portów lotniczych nie przyniesie jedynie negatywnych skutków.

W Holandii nowe prawo lotnicze wymusza powstawanie i funkcjonowanie komisji informacyjno-konsultacyjnych w portach lotniczych podlegających władzom państwowym. Działająca na jego podstawie regionalna komisja konsultacyjna lotniska Schiphol (The Commission Regional Consultation Airport Schiphol – CROS) jest więc instytucją, w ramach której spotykają się mieszkańcy, władze regionalne i lokalne oraz przedstawiciele sektora lotniczego. Celem CROS jest reprezentowanie interesów stron tak, aby zoptymalizować działanie lotniska, jednocześnie zmniejszając jego uciążliwość. Ponadto CROS doradza w sprawach zmniejszania uciążliwości portów lotniczych stosownie do prawa lotniczego. Jej specjalnym zadaniem jest zaś doradzanie ministrom transportu i środowiska przy wykonywaniu zadań w zakresie poprawy jakości życia ludzi, ułatwień grupom obywatelskim pracy w zespołach konsultacyjnych oraz rozpatrywaniu skarg i zażaleń. Do roku 2007 CROS zajmował się także rozpatrywaniem skarg i wniosków dotyczących spraw lotnictwa, które obecnie przejęły odpowiednie komórki na lotnisku Schiphol oraz narodowa kontrola lotów.

W Niemczech pierwsza komisja zajmująca się hałasem lotniczym (Air Traffic Noise Commission – Fluglärmkommission) powstała już w 1966 roku. Wypracowane przez nią rozwiązania stały się podstawą do tworzenia takich instytucji na innych lotniskach. W konsekwencji niemiecka ustawa o ruchu lotniczym zobowiązała odpowiednie podmioty do powoływania komisji informacyjno-konsultacyjnych przy każdym porcie lotniczym. Rolą Fluglärmkommission jest doradzanie i debatowanie z organami decyzyjnymi w portach lotniczych w sprawach dotyczących redukcji negatywnego oddziaływania lotniska. Komisję tworzą przedstawiciele miast i społeczności dotkniętych hałasem lotniczym, operatorzy lotnisk, linie lotnicze oraz władze szczebla regionalnego, jak również krajowego.

W Polsce kwestie dostępu do informacji regulowane są zapisami specjalnej ustawy, której zasięg obejmuje również zasady informowania o środowisku, w tym o hałasie. ■

3. Polityka informacji o działalności operacyjnej

Dzięki swojej ogólnodostępności, strony internetowe portów lotniczych stały się idealnym środkiem informacji i komunikacji nie tylko na linii port lotniczy – pasażerowie, ale także na linii port lotniczy – okoliczni mieszkańcy. Analiza elektronicznych witryn i ich zawartości daje możliwość porównania podejścia władz poszczególnych lotnisk do zagadnień związanych ze współpracą ze społeczeństwem.

Strony internetowe dziewięciu lotnisk położonych w regionach zaangażowanych w QLAIR zostały przeanalizowane pod kątem dostępności i osiągalności informacji dotyczących kwestii środowiskowych, a także możliwości zadawania pytań czy wnoszenia skarg. Szczególną uwagę poświęcono łatwości poruszania się po stronie oraz liczbie informacji na niej opublikowanych czy dostępnych poprzez odpowiednie linki. Przedstawiono i opisano także inne sposoby komunikacji, jak m.in. komitety konsultacyjne w regionach lotniskowych.

3.1. Strony internetowe lotnisk

3.1.1. Lotnisko Schiphol w Amsterdamie

Punkt kontaktowy dla obywateli (Bewoners Aanspreekpunt – BAS) jest centrum informacji, do którego zainteresowani mogą kierować swoje pytania i skargi na ruch lotniczy na Schiphol. BAS jest wspólną inicjatywą holenderskich służb kontroli lotów oraz władz lotniska Schiphol.

Na stronie internetowej BAS można m.in. znaleźć informacje o:

- wykorzystaniu pasów startowych w czasie rzeczywistym,
- poziomie hałasu lotniczego w czasie rzeczywisty oraz dane archiwalne,
- uciążliwości hałasowej samolotów (raporty),
- zasadach funkcjonowania systemu rejestracji skarg.

Ponadto na stronie są dane kontaktowe oraz zakładka FAQ – lista najczęściej zadawanych pytań wraz z odpowiedziami.

Podstrona dotycząca hałasu lotniczego przedstawia mapę lotniska Schiphol wraz z otoczeniem oraz wskazuje lokalizację 21 punktów pomiaru hałasu. Aktualny poziom hałasu jest wyświetlany na stronie w czasie rzeczywistym, zaś szczegółowe informacje są dostępne dla każdego z punktów pomiarowych. Zawarte są tam m.in. dane archiwalne, a także skrajne wartości poziomu hałasu dla wybranego przez użytkownika przedziału czasowego. Uwzględniane i wyświetlane są ponadto: pora dnia, numer lotu i typ samolotu.



Rysunek 1. Graficzny obraz startów i lądowań na lotnisku Schiphol w dniu 11 lipca 2012 roku, w godzinach 11³⁰-17⁰⁰. Źródło: www.bezoekbas.nl

W zakładce danych radarowych prezentowane są informacje o ścieżkach przelotu z ostatnich 24 godzin. Są one pokazane na czterech obrazkach, z których każdy przedstawia inny okres czasu. Odloty są zaznaczone na niebiesko, a przyloty na czerwono. Strona jest aktualizowana codziennie, przed godziną 10:00.

Strona zawierająca raporty jest łatwo dostępna i zrozumiała. Gromadzi ona skargi ze wszystkich obszarów wokół lotniska oraz zestawia informacje o wszystkich parametrach w postaci tabel i wykresów.

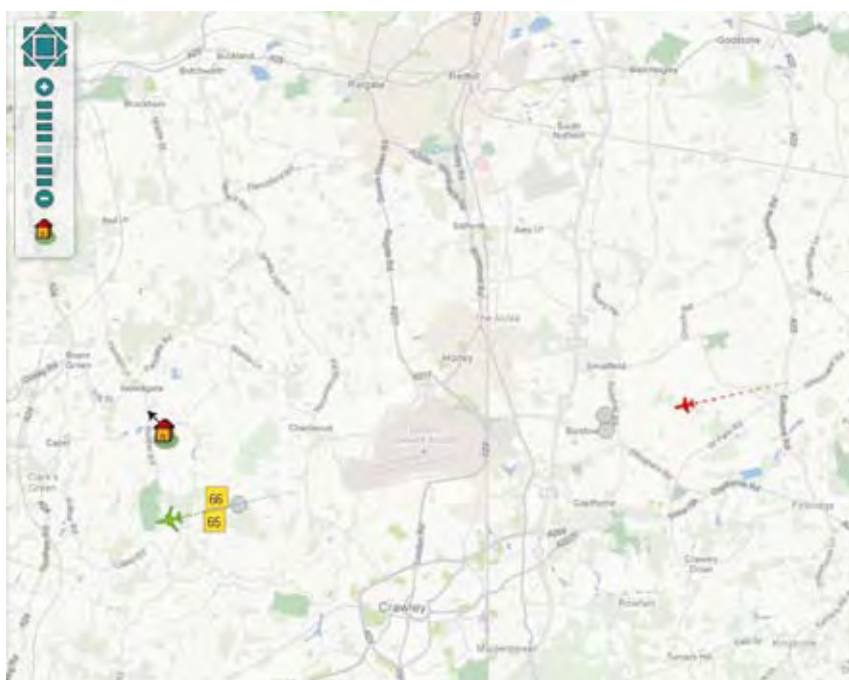
W celu złożenia skargi lub zadania pytania system BAS wymaga jednorazowej rejestracji, po czym dana osoba może się zalogować, podając swój adres e-mail i hasło. System jest prosty i przyjazny użytkownikowi, pozwala na szczegółowe opisy skarg i pytań. Funkcjonuje ponadto jasny zbiór zasad dotyczących wypełniania i kontynuowania procedur. Co więcej, BAS wykracza poza rejestrowanie skarg i stara się uzyskać wszelkie istotne informacje, które pozwolą na lepsze zrozumienie związku pomiędzy emisją hałasu a uciążliwością.

3.1.2. Lotnisko Gatwick w Londynie

Na stronie głównej lotniska Gatwick znaleźć można bezpośredni odnośnik (*Business & Community*) do spraw związanych z hałasem lotniczym i środowiskowymi uwarunkowaniami funkcjonowania lotniska.

Podstrona Gatwick odnosząca się bardziej szczegółowo do kwestii hałasu zawiera m.in. obszernie wyjaśnienie problematyki hałasu, informacje prawne oraz organizacyjne, a także wyszczególnienie zadań podejmowanych przez zarządcę portu na rzecz zmniejszenia jego uciążliwości. Za pośrednictwem strony możliwe jest także złożenie skargi, a sam proces jest łatwy i intuicyjny.

Do połowy lat 90. XX w. większość informacji dotyczących hałasu emitowanego przez ruch lotniczy była podawana do publicznej wiadomości przez rząd. Lotnisko Gatwick przejęło jednak to zadanie, mając przede wszystkim lepszą wiedzę techniczną, a także możliwość bezpośredniej współpracy z kontrolą lotów oraz liniami lotniczymi.

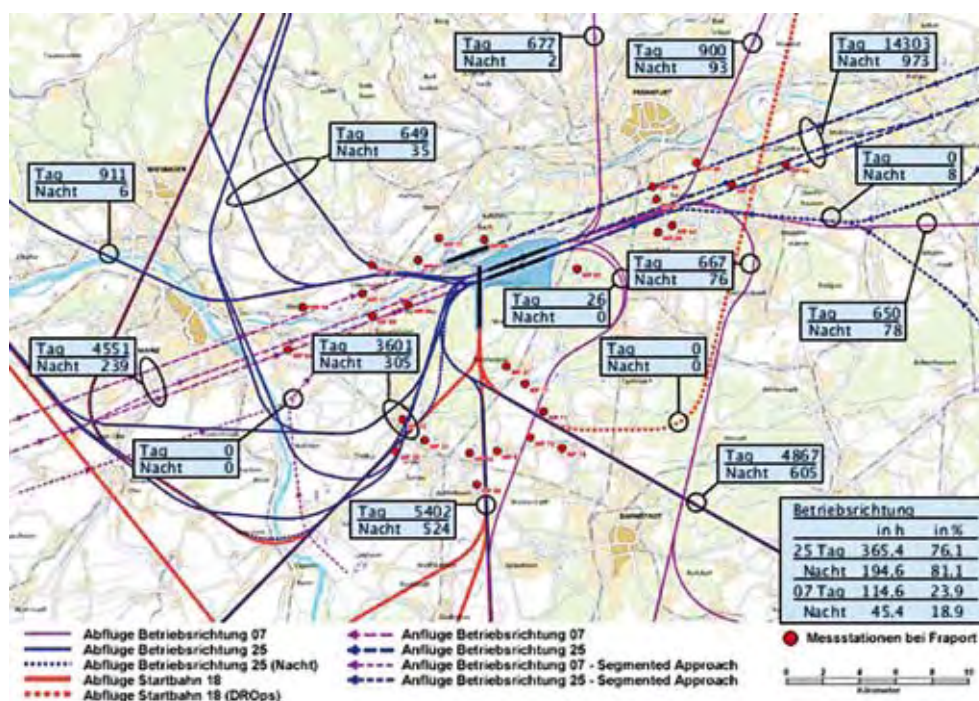


Rysunek 2. Na stronie lotniska można śledzić dane o startujących i lądujących samolotach, włącznie z wartością emitowanego przez nie hałasu, mierzonego na poszczególnych punktach pomiarowych. Źródło: www.gatwickairport.com

Po więcej informacji o hałasie lotniczym strona odsyła nas do specjalnej komórki – Flight Evaluation Unit (FEU), której numer telefonu, adres e-mail oraz adres pocztowy również znajdziemy na stronie. FEU udziela informacji i odpowiada na pytania, a dzięki temu, że poziom hałasu i kontrola utrzymywania tras wszystkich odlatujących samolotów monitorowane są na bieżąco, ma wszelkie możliwości, by wyczerpująco i skutecznie odpowiadać na skargi. FEU udziela także informacji o korytarzach powietrznych, np. dla potencjalnych nabywców nieruchomości. Ponadto prowadzi statystykę skarg na potrzeby niezależnego komitetu konsultacyjnego, w skład którego wchodzi lokalni doradcy, przedstawiciele linii lotniczych, pasażerowie oraz grupy interesu.

3.1.3. Lotnisko we Frankfurcie nad Menem

Strona główna www.frankfurt-airport.com nie zawiera bezpośrednich linków do zakładki związanych ze środowiskowymi aspektami funkcjonowania lotniska i jest nastawiona głównie na pasażerów. Inaczej witryna www.fraport.de, na której zainteresowane osoby łatwo odnajdą informacje o środowisku czy hałasie lotniczym.



Rysunek 3. Zestawienie lotów dziennych i nocnych w wyznaczonych korytarzach portu lotniczego we Frankfurcie w kwietniu 2012 roku. Źródło: www.fraport.de

Na stronie głównej i kolejnych podstronach dostępne są informacje o hałasie lotniczym i metodach jego monitorowania oraz wykorzystaniu pasa startowego. Dostępne są ponadto aktualne informacje o zamknięciach pasa i wskaźnikach lotów, dostarczane przez niemiecką służbę kontroli lotów. Znaleźć tam można również odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania, a także słowniczek terminów.

Na kolejnych podstronach możemy sprawdzić podział lotów (dzienne i nocne) na wyznaczone korytarze startu i lądowania. Dane są zbierane przez cały miesiąc i przez kolejny publikowane.

Szczegółowe dane o ścieżce lotu każdego samolotu, który wystartował bądź wylądował na lotnisku, są dostarczane przez niemiecką kontrolę lotów. Dane te, ze względów bezpieczeństwa, publikowane są z 30-minutowym opóźnieniem.

Loty, dla których zanotowano przekroczenie limitów hałasu są szczegółowo sprawdzane pod względem wielkości przekroczeń i wybranej trasy, a zebrane dane są przekazywane do Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL), które może podjąć działania dyscyplinarne.

3.1.4. Lotnisko Charles de Gaulle w Paryżu

Na stronie ADP nie ma bezpośredniego odniesienia do informacji dotyczących kwestii środowiskowych. Na kolejnych podstronach możemy znaleźć natomiast informacje na temat inicjatywy „centrum środowiska” (*House of the Environment*).

„Centra środowiska” są punktami informacyjnymi, w których okoliczni mieszkańcy mogą pozyskiwać interesujące ich informacje oraz zostawić swoje skargi lub propozycje. Są one ulokowane na dwóch głównych lotniskach obsługujących aglomerację Paryża: Paris-Orly i Paris-Charles de Gaulle. Ich głównym celem jest zapewnianie rzetelnej informacji o środowisku wszystkim zainteresowanym, ale także przekazywanie ich bezpośrednio do wybranych społeczności, stowarzyszeń i grup. „Centra środowiska” zostały także pomyślane jako miejsca organizacji spotkań komisji ochrony środowiska – forum dla dyskusji pomiędzy wszystkimi zaangażowanymi w działalność lotniska interesariuszami.

3.1.5. Lotnisko w Brukseli

Podawanie do wiadomości informacji o środowisku należy do obowiązków działu Corporate Communications, który wspólnie z działem środowiska odpowiada również za organizację konsultacji społecznych. Spotkania konsultacyjne organizowane są najczęściej w gminach w okolicach lotniska. Podczas tych spotkań przekazywane są informacje o nowych projektach, zaplanowanych pracach, jak również analizowane są skargi i wypracowywane rozwiązania problemów.

Komitet konsultacyjny zbiera się co najmniej 4 razy do roku, a w jego skład wchodzi przedstawiciele okolicznych gmin, prowincji, mieszkańców, grup interesów, lotniska brukselskiego oraz Belgocontrol – państwowej służby kontroli lotów. Szczególnie dużo uwagi poświęca się problemowi hałasu pochodzącego z lotniska. Ponadto członkowie są informowani o polityce środowiskowej i programie środowiskowym lotniska.

Ponadto, z inicjatywy władz portu lotniczego, koordynatorzy środowiskowi firm, których działanie ma duży wpływ na środowisko, regularnie spotykają się w grupach roboczych. Celem tych spotkań jest przede wszystkim wymiana informacji oraz dyskusja o rozwiązywaniu problemów środowiskowych.

3.1.6. Lotnisko w Dublinie

Bezpośrednio ze strony głównej lotniska można przenieść się do podstrony poświęconej sprawom społecznym i hałasowi lotniczemu, poprzez którą możliwe jest także składanie skarg na przekroczenie poziomów hałasu. Skargi można składać także telefonicznie, listownie i wysyłając e-mail oraz poprzez stronę lotniska w Dublinie. Każda skarga jest rejestrowana i numerowana. The Noise and Flight Track Analyst bada każde zażalenie indywidualnie, pod kątem ustalenia, czy dany statek powietrzny opuścił swój korytarz. Jeśli zostanie potwierdzony fakt, że samolot opuścił wyznaczony korytarz, do skarżącego wysyłany jest list z potwierdzeniem, a szczegółowe informacje o zajściu są przekazywane do irlandzkiego urzędu lotnictwa (IAA) w celu dalszego badania. Wyniki dochodzenia prowadzonego przez IAA są przekazywane do The Noise and Flight Track Analyst, a skarżący jest informowany o wynikach śledztwa.

W sierpniu 2003 roku irlandzki urząd lotnictwa, lotnisko w Dublinie oraz firmy lotnicze korzystające z lotniska porozumiały się w sprawie nowych środowiskowych korytarzy powietrznych. W umowie tej określono m.in. przestrzeń powietrzną w linii pasa, niezbędną do manewrowania samolotem. Korytarze zostały zaprojektowane tak, aby zminimalizować uciążliwość dla okolicznych społeczności i rozszerzone w linii prostej od końca każdego pasa startowego na odległość do 5-6 mil morskich. Lotnisko w Dublinie ocenia szereg inicjatyw odnoszących się do monitorowania hałasu oraz zmniejszania jego negatywnego wpływu.

Na podkreślenie zasługuje także fakt, że biuletyn lotniska w Dublinie, zawierający ogólne informacje o problemach środowiskowych oraz roli lotniska w społeczności, rozdawany jest regularnie w ponad 30 tys. gospodarstw domowych w okolicy lotniska.

Noise Complaint Form

We aim to give members of the public who wish to complain about aircraft noise, or related issues, an informative, helpful and friendly service. To make a complaint please telephone our dedicated free phone Noise Complaint line on **1 800 200 034**.

Alternatively you can use this form to email your complaint or you can print this form in PDF by [clicking here](#) and post it to **Noise & Flight Track Monitoring, Community Affairs Department, Level 5, Main Terminal, Dublin Airport**.

Enter your details ^ Mandatory field

Name: *

Email: *

Street Address: *

City/Town: *

County: *

Postal Code: *

Date of Incident: *

Time of Incident:

Details of Complaint *

Do you require a response? No Yes

If yes, please select your method of response: Email Post

Rysunek 4. Przy pomocy prostego formularza, na stronie lotniska w Dublinie, można złożyć skargę na nadmierny hałas lotniczy. Źródło: www.dublinairport.com

3.1.7. Lotnisko Vantaa w Helsinkach

Nie ma bezpośrednich linków odnoszących się do środowiska na stronie głównej lotniska.

Na niełatwych do odśzukania podstronach wspomina się, że praca na rzecz środowiska, odbywająca się na lotnisku w Helsinkach, bazuje na polityce środowiskowej Finavii – zarządcy lotniska Vantaa.

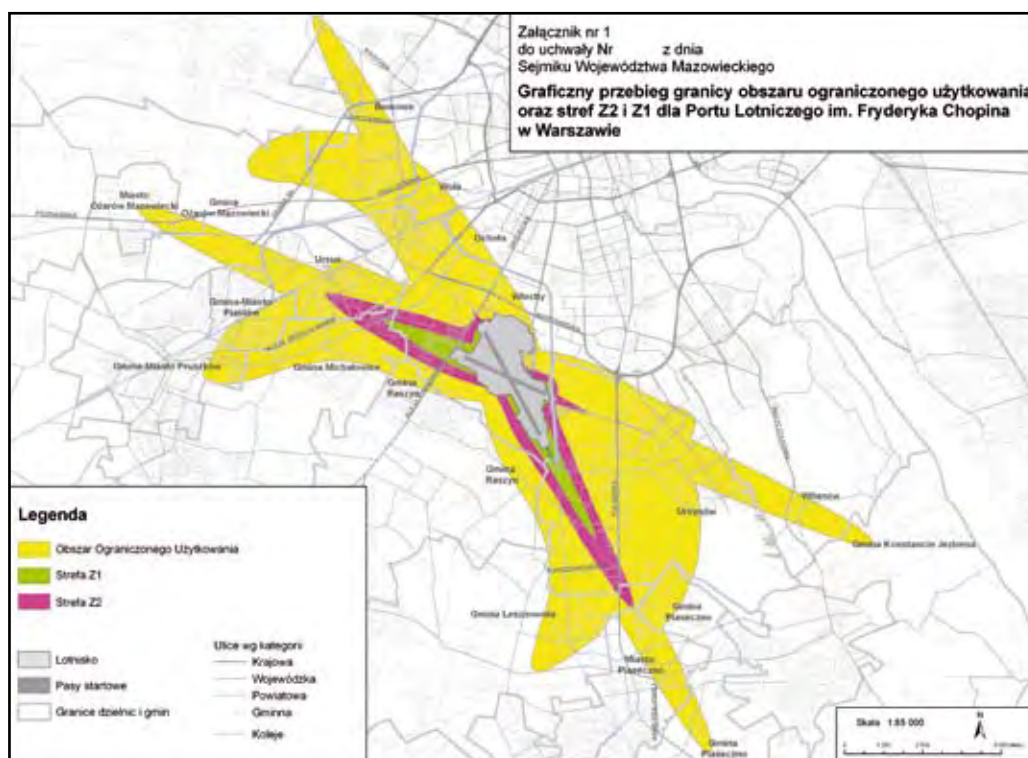
W fińskiej części strony Finavii istnieje rozbudowana sekcja ochrony środowiska, jednakże brak znajomości języka fińskiego wyklucza dalszą analizę.

3.1.8. Lotnisko Chopina w Warszawie

Polskojęzyczna wersja strony Lotniska Chopina w Warszawie, w zakładce *Odpowiedzialne lotnisko*, a także na podstronie *Lotnisko* prezentuje szereg informacji dotyczących środowiskowych kwestii funkcjonowania portu.

Znaleźć tam można przewodnik postępowania dla osób narażonych na nadmierny hałas lotniczy i mieszkających w obrębie obszaru ograniczonego użytkowania wokół portu lotniczego. Dostępny jest ponadto formularz wniosku o wykonanie izolacji akustycznej w domach osób mieszkających w obszarach najbardziej narażonych na hałas. Opisane zostały także działania podejmowane przez władze portu na rzecz zmniejszenia jego uciążliwości dla okolicznych społeczności w kwestiach takich, jak planowanie przestrzenne czy ograniczenia operacyjne.

Dla wszystkich zainteresowanych podane zostały na stronie internetowej dane kontaktowe do komórki odpowiedzialnej za sprawę środowiska.



Rysunek 5. Na stronie Lotniska Chopina znaleźć można m.in. mapę obszaru ograniczonego użytkowania. Źródło: www.lotnisko-chopina.pl

Na stronie internetowej dostępne są ponadto mapy akustyczne dla terenów wokół Lotniska Chopina, a także aktualizowane co miesiąc wyniki ciągłych pomiarów hałasu lotniczego z dziesięciu punktów pomiarowych.

Niestety, powyższe informacje nie są dostępne w anglojęzycznej wersji strony.

3.1.9. Lotnisko El Prat w Barcelonie

W zakładce *Lotniska AENA* zawarte są linki, gdzie znaleźć można informacje dotyczące planowania środowiskowego i map hałasu dla lotniska w Barcelonie i innych.

Te strategiczne mapy hałasu są wykonane zgodnie z dyrektywą 2002/49/CE, prawem 37/2003 o hałasie i dekretem królewskim 1512/2005. Urząd planowania infrastruktury przygotował strategiczne mapy hałasu dla lotnisk cywilnych obsługujących ponad 50 tys. operacji lotniczych rocznie.

Strategiczna mapa hałasu jest narzędziem do określenia ogólnego narażenia na hałas z różnych źródeł na określonym obszarze. ■

4. Porozumiewanie się z mieszkańcami – działania lotniska

4.1. Lotnisko Schiphol w Amsterdamie

Regionalny Komitet Konsultacyjny Schiphol (Committee Regional Consultation Schiphol – CROS) jest organem służącym mieszkańcom, przedsiębiorcom oraz przedstawicielom firm lotniczych. CROS prowadzi konsultacje m.in. w zakresie hałasu i bezpieczeństwa zewnętrznego. Jego celem jest ochrona interesów wszystkich uczestników, poprzez optymalizację działań lotniska przy jednoczesnym ograniczaniu jego niedogodności. CROS pełni ponadto rolę doradczą dla ministra transportu w sprawie nowoczesnych metod redukcji hałasu.

Powołanie komitetu konsultacji regionalnych zostało ustanowione w prawie lotniczym z roku 2003. Prawo stanowi, że komitet jest odpowiedzialny za promowanie takiego użytkowania lotniska, które zaspokoi interesy wszystkich stron. CROS, w odróżnieniu od swoich poprzedników, pełni nie tylko rolę doradczą wobec wyższych organów, ale stanowi swoistą platformę konsultacyjną dla wszystkich zainteresowanych stron.

4.2. Lotnisko Gatwick w Londynie

Komitet Konsultacyjny Lotniska Gatwick (Gatwick Airport Consultative Committee – GATCOM) ma na celu rozwiązywanie spraw spornych wokół funkcjonowania lotniska na zasadach partnerskich. Zwyczajem i praktyką GATCOM jest to, że wszystkie poglądy są dokładnie analizowane i jeśli to możliwe, wypracowywane jest porozumienie. Wyzwaniem komitetu jest znalezienie równowagi pomiędzy sprzecznymi interesami, a głównym celem GATCOM jest zapewnienie przyszłego sukcesu Gatwick, tj. świadczenie możliwie najwyższej jakości usług pasażerom i liniom lotniczym, mając na względzie wpływ na otoczenie.

GATCOM liczy dwudziestu ośmiu przedstawicieli różnych grup interesu, w tym władz lokalnych, lotnictwa cywilnego, pasażerów, biznesu, społeczeństwa oraz organizacji ekologicznych. Także przedstawiciel rządu obecny jest na głównych spotkaniach GATCOM, razem z dyrektorem zarządzającym BAA Gatwick i wyższymi przedstawicielami kierownictwa.

4.3. Lotnisko w Brukseli

W Belgii istnieją 2 komitety konsultacyjne, jeden działający na poziomie rządowym i jeden na poziomie regionalnym. W 2001 roku rząd Belgii zatwierdził ustanowienie forum konsultacyjnego jako miejsca dialogu pomiędzy wszystkimi stronami bezpośrednio lub pośrednio zaangażowanymi w działalność lotniska oraz odczuwającymi uciążliwość, jakie może ono powodować. Te strony to przede wszystkim rząd federalny, samorządy regionalne, prowincje i gminy, Belgo-

control, główne podmioty gospodarcze oraz stowarzyszenia sąsiedzkie. W 2002 roku pomiędzy rządem federalnym, regionem Flandrii i stołecznym regionem Brukseli zostały ustanowione przepisy dla reprezentantów także innych forów w celu ułatwienia rozwoju baz danych dotyczących bezpieczeństwa i środowiska.

Komitety wzajemną współpracę opierają przede wszystkim na wymianie informacji oraz konsultacjach z udziałem grup mających wpływ na ruch lotniczy i zanieczyszczenie powietrza wynikające z działania lotniska w Brukseli. Forum dyskusyjne jest miejscem ożywionych debat na temat problemów środowiska wywołanych lub związanych z lotniskiem w Brukseli oraz do wyrażania opinii, sugestii, a w rezultacie szukania porozumienia.

Na poziomie regionalnym (hrabstwo Flandrii) działa podobny komitet, jednak brakuje w nim przedstawicieli regionu Brukseli. Komitet konsultacyjny spotyka się 4 razy do roku i dyskutuje o wynikach pomiarów hałasu, realizacji planów środowiskowych oraz skargach.

4.4. Lotnisko we Frankfurcie nad Menem

Regionalne Forum Dialogu (The Regional Dialogue Forum – RDF) liczyło trzydziestu trzech członków i początkowo jego pierwszym zadaniem było znalezienie odpowiedzi na pytanie, w jakim kierunku powinno rozwijać się frankfurckie lotnisko oraz jakie efekty przyniesie to w regionie? W RDF uczestniczyli zarówno zainteresowani mieszkańcy i władze gmin, jak i przedsiębiorcy, zarządcy lotniska, linii lotniczych i kontrola lotów. RDF istniało jako całkowicie dobrowolna inicjatywa i nie posiadało określonego zakresu działań czy odpowiedzialności.

13 czerwca 2008 roku, po wydaniu decyzji lokalizacyjnych dla nowego pasa startowego, dla lotniska we Frankfurcie, działalność forum dialogu została zamknięta, jednak szybko ją wznowiono i obecnie jako Forum Flughafen & Region zajmuje się monitoringiem środowiska wokół lotniska i badaniem jego oddziaływania na okoliczne społeczności.

4.5. Lotnisko w Dublinie

W wyniku porozumienia rady rozwoju Fingal, władz lotniska w Dublinie oraz władz hrabstwa Fingal do życia powołane zostało forum interesariuszy lotniska w Dublinie.

Forum zrzesza najważniejsze grupy zainteresowane funkcjonowaniem i rozwojem lotniska, zapewnia efektywną platformę do dyskusji nad kluczowymi kwestiami dla przyszłego, zrównoważonego rozwoju lotniska.

4.6. Lotnisko Charles de Gaulle w Paryżu

Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires – ACNUSA jest głównym i niezależnym organem administracyjnym, zajmującym się środowiskowymi aspektami funkcjonowania lotnisk. Nadrzędnym celem ACNUSA jest ożywienie wielostronnej komunikacji oraz budowa zaufania, które pomoże przekonać lokalne społeczności, że rozwój transportu lotniczego nie musi odbywać się z niekorzyścią dla nich.

W składzie ACNUSA znajduje się ośmiu członków zespołu oraz do ośmiu pracowników administracji, których pracą kieruje sekretarz generalny. Jest to niezależny organ wykonujący pracę w ramach sześcioletniej nieodnawialnej kadencji i mający nienaruszalny mandat. Mandat ten nie jest równoważny z żadnym mandatem wyborczym ani żadną działalnością zawodową, komercyjną czy organizacją związaną z działalnością lotnisk oraz sektora lotniczego.

ACNUSA sprawuje generalny nadzór nad wszystkimi portami lotniczymi we Francji i może wydawać wiążące rekomendacje w kwestiach dotyczących m.in.:

- pomiarów hałasu oraz niezbędnych do tego wskaźników,
- oceny zagrożenia hałasem,
- kontroli szczególnych zakłóceń hałasowych,
- ograniczania niekorzystnego wpływu transportu lotniczego i działalności lotniska na otoczenie, szczególnie innowacyjnych metod cichego startu i lądowania.

Ponadto ACNUSA posiada specyficzną władzę nad dziesięcioma największymi francuskimi portami lotniczymi, wobec których może:

- określać odpowiednie instrukcje pracy stacji pomiaru hałasu,
- ustanawiać regulacje dotyczące informowania społeczeństwa o regulacjach w sprawie hałasu,
- wydawać opinie w sprawie projektu ekspozycji na hałas i map hałasu,
- wydawać opinie w sprawie projektów organizacji lotów,
- pełnić rolę mediatora,
- stosować kary za nieprzestrzeganie nałożonych zasad. ■

5. Porównanie stron internetowych

Bazując na zgromadzonych danych, można schematycznie porównać 9 regionów. W odniesieniu do spraw operacyjnych lotnisk, wszystkie strony internetowe mają specjalną część poświęconą aspektom środowiskowym, które w niektórych przypadkach są jednak trudne do odnalezienia.

	Amsterdam Schiphol	Londyn Gatwick	Frankfurt nad Menem,	Paris CDG	Brussels National	Dublin	Helsinki Vantaa	Warsaw Chopin Airport	Barcelona El Prat
Strony internetowe lotnisk									
- link do działu poświęconego środowisku	+	+	+	+	+	+	+	+	+
- zakres informacji (D – duży, M – mały)	D	D	M	M	M	M	M	M	M
Możliwość bezpośredniego kontaktu e-mail	+	+	+	-	+	+	+	+	-
Możliwość składania skarg i zażaleń	+	+	+	-	+	+	-	-	-
Inne platformy komunikacji	+	+	-/+	+	+	+	-	-	-

Tabela 1. Porównanie stron internetowych analizowanych portów lotniczych pod kątem dostępności wybranych funkcji i informacji

	Amsterdam Schiphol	Londyn Gatwick	Frankfurt nad Menem,	Paris CDG	Brussels National	Dublin	Helsinki Vantaa	Warsaw Chopin Airport	Barcelona El Prat
Dostępność informacji									
- użycie pasów startowych	+	+	+	-	-	-	+	-	-
- pomiary hałasu	+	+	+	-	+	+	+	+	-
- śledzenie radarowe	+	+	+	-	-	-	+	-	-

Tabela 2. Porównanie stron internetowych analizowanych portów lotniczych pod kątem zakresu prezentowanych danych

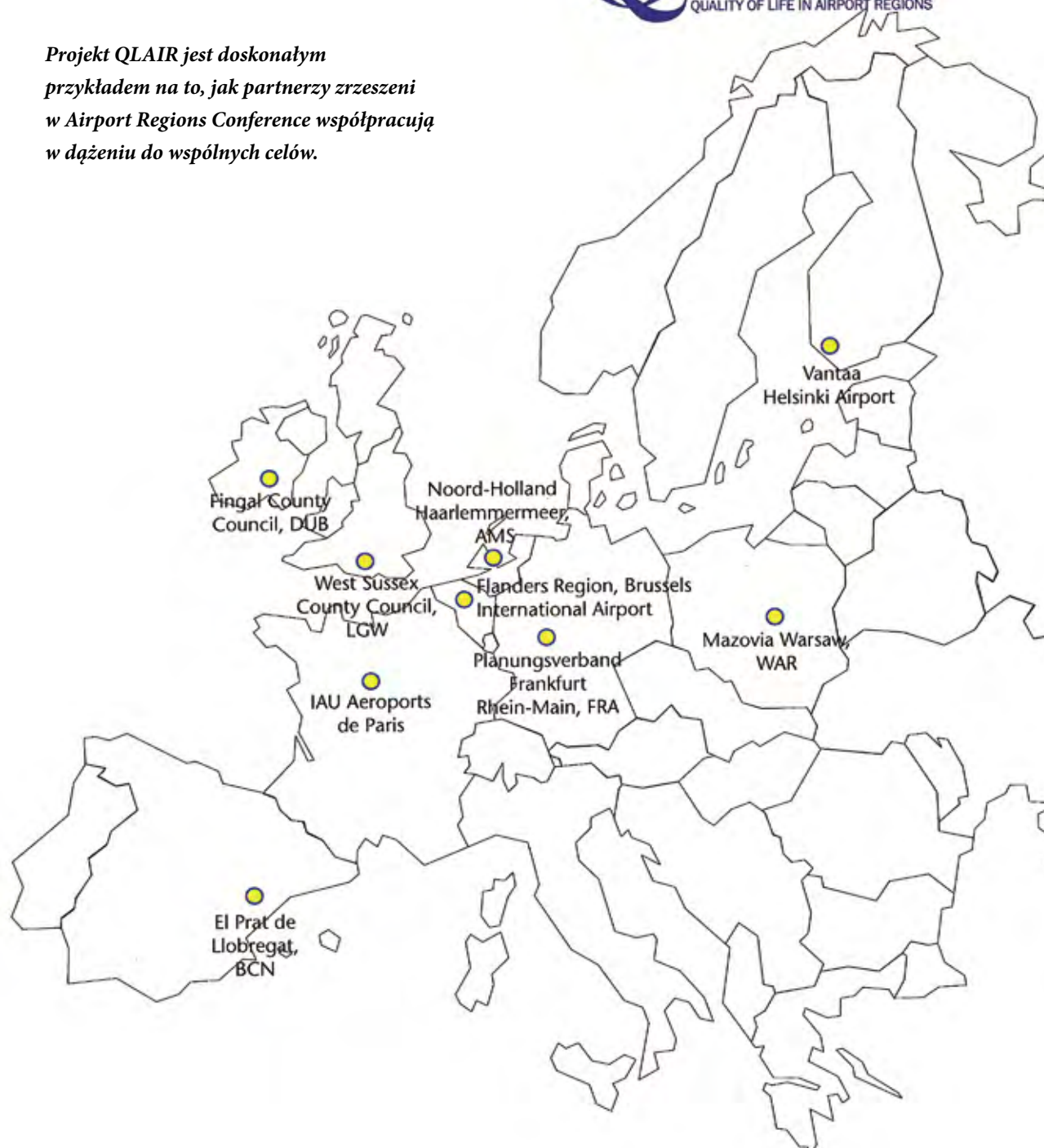
Jak widać z powyższego zestawienia, tylko 3 lotniska publikują aktualne dane dotyczące wykorzystania pasa startowego, pomiarów hałasu i śledzenia radarowego. W Paryżu większość informacji jest zbierana, ale są one dostępne w „centrum środowiska” na lotnisku. ■

6. Wymagania minimalne

Poniższy zestaw postulatów został zebrany z uwzględnieniem minimalnych wymagań w kwestii informacji i komunikacji związanych z uciążliwościami powodowanymi działalnością portów lotniczych:

- powinna istnieć instytucja, która kontrolowałaby informacje dostępne na stronach internetowych portów lotniczych,
- strona internetowa każdego portu lotniczego powinna zawierać określoną liczbę informacji dotyczących operacji lotniczych, w tym co najmniej: konfiguracje i plan lotów, wyniki pomiarów hałasu oraz śledzenie w czasie rzeczywistym,
- strona internetowa każdego portu lotniczego powinna być wyposażona w odnośnik do informacji o środowisku w łatwej do odnalezienia formie, np. „zielonego guzika”,
- skargi składane przez mieszkańców powinny być rejestrowane i rozpatrywane w rozsądnym czasie,
- w każdym regionie lotniskowym powinno działać forum lub komisja konsultacyjna, w działalność której zaangażowane powinny być władze regionalne,
- szczególną polityką informacji i komunikacji powinny być otoczone osoby planujące osiedlenie się na terenach narażonych na hałas,
- szczególny nacisk powinien zostać położony na tworzenie planów przeciwdziałania hałasowi lotniczemu i odpowiedniemu ich uspołecznianiu. ■

Projekt QLAIR jest doskonałym przykładem na to, jak partnerzy zrzeszeni w Airport Regions Conference współpracują w dążeniu do wspólnych celów.



Partnerzy projektu

Partnerzy wiodący projektu

Region Noord-Holland *Ine Kuipers, Yolanda Schmal*

Gmina Haarlemmermeer *Jan Jaap Kolpa*

Partnerzy projektu

West Sussex County Council *Ros Howell, Ference van Ham (Helios)*

Planungsverband Frankfurt *Susanna Caliendo, Joachim Wempe*

El Prat de Llobregat *Sergi Alegre Calero*

Fingal County Council *Hazel Craigie*

Województwo Mazowieckie *Agnieszka Prusakiewicz-Bech, Tomasz Sławiński, Michał Hackiewicz*

Miasto Vantaa *Gilbert Koskela*

Region Flandrii *Pieter Deschamps*

Partnerzy zrzeszeni

Instytut Rozwoju Urbanistycznego w Paryżu IAU *Etienne Berthon*

Biuro projektu

Stratagem, The Hague/Brussels *Margreet Hak, Luc Laveyne, Bouke Veldman*



Wydawca:

Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie
ul. Solec 22, 00-410 Warszawa, Polska
tel. +48 22 518 49 00, fax. +48 22 518 49 49
e-mail: biuro@mbpr.pl , www.mbpr.pl

Druk: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie
ul. Solec 22, 00-410 Warszawa, Polska
www.mbpr.pl

Nakład: 100 egz.

ISBN 987-83-932286-7-6

Warszawa, lipiec 2012

ISBN 987-83-932286-7-6

QLAIR
QUALITY OF LIFE
IN AIRPORT REGIONS



**MAZOWIECKIE BIURO
PLANOWANIA REGIONALNEGO
W WARSZAWIE**

ul. Solec 22, 00-410 Warszawa, Polska
tel. +48 22 518 49 00, fax. +48 22 518 49 49
e-mail: biuro@mbpr.pl, www.mbpr.pl



AIRPORT REGIONS CONFERENCE

"Making the best of your airport"

ARC Brussels Office

Rue du Luxembourg, B-1000 Brussels, Belgium
Tel: +32 2 501 0835, Fax: +32 2 501 0842
info@airportregions.org • www.airportregion.org