

Opis przedmiotu zamówienia (OPZ)

Wybrane elementy Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu
Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.).

1. Zamawiający

Ministerstwo Infrastruktury

ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

2. Przedmiot zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie usługi pn. Wybrane elementy Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu *Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.).*

3. Koncepcja realizacji zamówienia

„Koncepcja realizacji zamówienia” umożliwiająca ocenę oferty w sposób opisany w punkcie 5 OPZ, zawierający w szczególności opis rozplanowania zadań w harmonogramie realizacji zamówienia wynikającego z OPZ. Wykonawca zawrze opis koncepcji organizacji zamówienia, w której w przejrzysty i logiczny sposób przedstawi relacje i zależności pomiędzy poszczególnymi elementami badania. W OPZ przedstawione zostały poszczególne elementy badania, przy czym Zamawiający nie precyzuje szczegółowej koncepcji organizacji badania – pozostaje w tym zakresie otwarty na propozycję Wykonawcy.

Przedstawiona koncepcja realizacji zamówienia powinna dostarczyć Zamawiającemu informacji, jak Wykonawca przeprowadzi przedmiotowe badanie. Koncepcja powinna być kompletna, logiczna i szczegółowa. Ponadto powinna być realna i użyteczna dla Zamawiającego w kontekście celów wskazanych w OPZ. Dokument powinien wskazać trafność zaproponowanych metod badawczych, tj. potwierdzać, że wskazane metody pozwolą scharakteryzować zjawiska będące przedmiotem zamówienia. Propozycje muszą odpowiadać celom szczegółowym badania opisanym w OPZ.

4. Wymagania minimalne wobec wykonawcy opracowania.

O udzielenie zamówienia mogą się ubiegać wykonawcy, którzy wykażą, że:

- 4.1. w okresie ostatnich 5 (pięciu) lat licząc wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert (a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie), wykonali należycie co najmniej 2 usługi, polegające na opracowaniu prognoz oddziaływania na środowisko dla dokumentów strategicznych o zasięgu krajowym o wartości co najmniej 50 000,00 PLN (pięćdziesiąt tysięcy złotych) zł brutto każda.

Do wykazu należy załączyć dowody określające, czy usługi w nim wskazane zostały wykonane należycie. Dowodami, o których mowa powyżej, mogą być referencje bądź inne dokumenty sporządzone przez podmiot, na rzecz którego usługi zostały wykonane (np. protokół odbioru).

- 4.2. skieruje do realizacji zamówienia co najmniej czteroosobowy zespół autorski, w skład którego będą wchodzić co najmniej :
- 4.2.1. jedna osoba pełniąca funkcję Kierownika zespołu autorskiego, która posiada wykształcenie wyższe magisterskie z zakresu ochrony środowiska lub inżynierii środowiska oraz która w okresie ostatnich 5 (pięciu) lat licząc wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert kierowała/koordynowała realizacją co najmniej 2 prognoz oddziaływania na środowisko projektów dokumentów wskazanych w art. 46 lub 47 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
- Funkcji Kierownika zespołu autorskiego nie można łączyć z funkcją członka zespołu autorskiego, o którym mowa poniżej.
- 4.2.2. co najmniej trzy osoby, pełniące funkcję członków Zespołu autorskiego, w skład którego wejdą:
- a) dwie osoby, z których każda w okresie ostatnich 5 lat licząc wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert, wykonała jako autor lub współautor, co najmniej 2 prognozy oddziaływania na środowisko projektów dokumentów wskazanych w art. 46 lub 47 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, obejmujących swoim zakresem sektor ochrony środowiska lub transportu dla minimum jednego województwa.
- b) jedna osoba - specjalista w dziedzinie ochrony środowiska – posiadająca wykształcenie wyższe jednego z kierunków: ochrona środowiska, inżynieria środowiska, biologia, botanika, ekologia, leśnictwo, rolnictwo lub pokrewne związane z ochroną przyrody/środowiska oraz doświadczenie zawodowe w wykonywaniu analiz w zakresie ochrony środowiska potwierdzone autorstwem lub współautorstwem:
- co najmniej 2 raportów o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dotyczących transportu,
 - lub*
 - co najmniej 2 prognoz oddziaływania na środowisko dla dokumentów strategicznych, wykonanych w okresie ostatnich 5 lat licząc wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert przed upływem terminu składania ofert.
- c) jedna osoba – specjalista ds. transportu lotniczego – posiadająca wykształcenie wyższe w zakresie transportu lub transportu lotniczego oraz posiadająca doświadczenie zawodowe związane z transportem lotniczym, potwierdzone publikacją co najmniej 2 artykułów (autorstwo lub współautorstwo) dotyczących transportu lotniczego lub autorstwem/współautorstwem opracowania branżowego dotyczącego transportu lotniczego.
- d) jedna osoba posiada doświadczenie w elektronicznym opracowywaniu map w zakresie transportu i/lub rozwoju transportu.

Funkcje określone w pkt 4.2.2 lit. a) – d) mogą być łączone, przy czym Zespół autorski stanowić muszą co najmniej trzy osoby.

5. Kryteria wyboru oferty

Przy wyborze oferty Zamawiający zweryfikuje wszystkie nadesłane w terminie oferty, które spełniają warunki określone w ogłoszeniu.

Oferty które nie spełnią warunków zamówienia zostaną odrzucone.

Ocenie według poniżej wskazanych kryteriów będą podlegały tylko oferty niepodlegające odrzuceniu.

Przy ocenie ofert wartość wagowa wyrażana w procentach, będzie wyrażona w punktach (1% - 1 pkt).

Lp.	Opis kryteriów	Waga %
1.	Cena brutto	30
2.	Koncepcja realizacji zamówienia	60
3.	Doświadczenie osób realizujących zamówienie	10

a) W kryterium **Cena brutto** ocena zostanie dokonana według następującego wzoru:

$$\text{Kryterium Cena brutto} = \frac{\text{CB}}{\text{CBB}} \times 30$$

Gdzie:

CB – najniższa zaoferowana cena brutto wśród złożonych ofert

CBB – cena brutto oferty badanej

b) W kryterium **Koncepcja realizacji zamówienia** – ocena zostanie dokonana według następującego wzoru:

$$\text{Kryterium Koncepcja realizacji zamówienia} = \frac{\text{RZ}}{\text{RZ}_{\text{MAX}}} \times 60$$

Gdzie:

RZ – liczba punktów przyznana badanej ofercie

RZ_{MAX} - maksymalna liczba punktów możliwa do osiągnięcia dla tego kryterium

Punkty w kryterium **Koncepcja realizacji zamówienia** zostaną przyznane na podstawie załączonego przez Wykonawcę do Oferty dokumentu **Koncepcja realizacji zamówienia**, w skali punktowej maksymalnie **do 60 pkt**. Poniżej przedstawiony został szczegółowy sposób przyznawania punktacji:

60 pkt – przedstawiona koncepcja realizacji zamówienia jest kompletna i szczegółowa, uwzględnia w sposób pogłębiony wszystkie elementy oceny wskazane w OPZ; w tym szczególnie metody i techniki wpisujące się w koncepcję i harmonogram czasowy oceny, wskazany harmonogram jest realny, a efekty pracy użyteczne i w pełni spełniające wszystkie oczekiwania Zamawiającego.

30 pkt - przedstawiona koncepcja realizacji zamówienia jest kompletna ale niewystarczająco szczegółowa, przedstawiony opis nie dostarcza Zamawiającemu odpowiedzi, jak Wykonawca przeprowadzi ocenę, uwzględni wszystkie elementy wyszczególnione w OPZ, wskazany harmonogram jest realny, a efekty pracy użyteczne, ale nie w pełni spełniające wszystkich wymagań Zamawiającego.

0 pkt - przedstawiona koncepcja realizacji zamówienia jest niewystarczająco szczegółowa, nie uwzględni wszystkich elementów wyszczególnionych w OPZ i wskazany harmonogram jest nierealny, efekty pracy są nieużyteczne i nie spełniające wymagań Zamawiającego.

- c) W kryterium **Doświadczenie osób realizujących zamówienie** ocena zostanie dokonana według następującego wzoru:

$$\text{Kryterium Doświadczenie osób realizujących zamówienie} = \frac{DO}{DO_{MAX}} \times 10$$

Gdzie:

DO – liczba punktów przyznana badanej ofercie

DO_{MAX} –maksymalna liczba punktów możliwa do osiągnięcia dla tego kryterium

Punkty w kryterium **Doświadczenie osób realizujących zamówienie** zostaną przyznane na podstawie informacji podanych przez Wykonawcę i udokumentowanych w Załączniku nr 3 do Ogłoszenia – „Wykaz osób, które będą uczestniczyć w wykonywaniu zamówienia – niezbędny dla oceny oferty według przyjętych kryteriów oceny ofert”. Poniżej przedstawiony został szczegółowy sposób przyznawania punktacji:

10 pkt – jeżeli którakolwiek z osób wskazanych w wykazie opracowała jedną prognozę oddziaływania na środowisko ponad warunek określony w pkt 4.2 podpunkt 4.2.2 a).

0 pkt – w ofercie przedstawiono zespół autorski spełniający wymagania minimalne określone w punkcie 4.2 OPZ.

6. Dodatkowe informacje

- a) Jeden Oferent może przesłać tylko jedną ofertę, z jedną propozycją cenową.
- b) Oferty, które nie będą zawierały elementów o których mowa w ogłoszeniu do zamówienia nie będą rozpatrywane.
- c) Zamawiający nie dopuszcza możliwości składania oferty częściowej, ani wariantowej. Złożenie takiej oferty będzie skutkowało jej odrzuceniem.
- d) Zamawiający zastrzega sobie prawo do negocjacji warunków zamówienia oraz ceny za jego wykonanie, a także do unieważnienia postępowania na każdym etapie bez podania przyczyny oraz rezygnacji z realizacji zamówienia bez podania przyczyny rezygnacji.
- e) W czasie zapoznawania się z ofertami zamawiający nie będzie udzielał żadnych wyjaśnień.
- f) Zamawiający zastrzega sobie prawo do odpowiedzi tylko na wybraną ofertę.
- g) Zamawiający zapewni ze swojej strony współpracę oraz gotowość do udzielania dodatkowych informacji i wyjaśnień odnośnie problemów i wątpliwości mogących się pojawić na etapie realizacji zamówienia.

- h) Zamawiający zastrzega – przed zawarciem umowy – obowiązek uczestnictwa Wykonawcy, w co najmniej jednym spotkaniu informacyjno – uzgodnieniowym w siedzibie Zamawiającego bądź online (w przypadku podjęcia decyzji przez Zamawiającego o konieczności organizacji takiego spotkania).

7. Lista skrótów

Zamawiający – Ministerstwo Infrastruktury

Polityka lotnicza – Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)

Ustawa ooś - Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r. poz. 247)

Dyrektywa SEA - Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko

Konwencja z Aarhus - Konwencja o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, sporządzona w Aarhus dnia 25 czerwca 1998 r.

OPZ - opis przedmiotu zamówienia

Prognoza OOS – Prognoza oddziaływania na środowisko

SOOS – Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

Organy – Organy, o których mowa w art. 57 oraz 58 ustawy z dnia 3 października 2018 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r. poz. 247).

GDOŚ – Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska

GIS – Główny Inspektorat Sanitarny

Proces konsultacji –wymagany przepisami ustawy ooś udział społeczeństwa, proces opiniowania przez organy oraz każdy inny proces konsultacji i uzgodnień realizowany w ramach procedury przyjęcia dokumentu strategicznego będącego przedmiotem niniejszego zamówienia.

8. Cel i kontekst zamówienia

Opracowanie wybranych elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu *Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)*, zgodnie z wymaganiami ustawy ooś, dyrektywy SEA, Konwencji z Aarhus, wytycznymi KE w tym obszarze oraz przy zachowaniu warunków wskazanych w niniejszym OPZ.

Polityka państwa wobec lotniczego sektora gospodarki Polski po raz pierwszy w odpowiednio szerokim i usystematyzowanym ujęciu została wyrażona w „Programie Rozwoju sieci Lotnisk

i Lotniczych Urzędzeń Naziemnych”, który został przyjęty uchwałą nr 86/2007 Rady Ministrów z dnia 8 maja 2007 r.

Obserwowany dynamiczny rozwój transportu lotniczego w Polsce, podjęcie przez Rząd RP decyzji o realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, zmiany dokonane w systemie dokumentów strategicznych na szczeblu krajowym oraz prace nad nową perspektywą finansową UE stanowiły czynniki uzasadniające podjęcie i wyznaczające kontekst prac nad nowym dokumentem - Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”. Dokument ten jest odpowiedzią i wyjściem naprzeciw wyzwaniom rynkowym i technologicznym, jak również potrzebom gospodarczym i społecznym. Ponadto stanowi aktualizację, uzupełnienie i rozwinięcie celów, założeń i kierunków stanowiących przedmiot dokumentów o charakterze strategicznym wyższego rzędu („Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”, „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030”, „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” oraz „Nowa Strategia Przemysłowa dla Europy”). *Polityka lotnicza* jest również wyrazem polityki Rządu RP wobec kluczowych aspektów i czynników determinujących dalszy rozwój transportu w Polsce, który rozpatrywany jest w znacząco szerszym spektrum zagadnień, niż tylko transport lotniczy.

Polityka lotnicza stanowi nie tylko uaktualnienie polityki państwa wobec problemów zidentyfikowanych i uwzględnionych w dotychczasowych dokumentach programowych, ale także ma na celu uwzględnienie nowych zidentyfikowanych zagadnień problemowych, które muszą zostać odpowiednio zaadresowane, aby zapewnić zrównoważony, dostosowany do zewnętrznych i wewnętrznych uwarunkowań oraz potrzeb, rozwój lotnictwa cywilnego. Rozwój ten powinien uwzględniać nie tylko wielkość infrastruktury lotniskowej oraz przepustowość przestrzeni powietrznej, ale także efektywność ich wykorzystania, relacje i wpływ zarówno na innych uczestników rynku, jak również podmioty spoza branży lotniczej, czy podmioty stanowiące biernych albo aktywnych interesariuszy działalności lotnictwa. W związku z tym, adekwatnie uwzględniono w zakresie polityki państwa takie obszary jak: ochrona środowiska, bezpieczeństwo i ochrona w lotnictwie cywilnym, regulacja rynku lotniczego, w tym finansowanie inwestycji, polityka międzynarodowa w ramach UE i relacji bilateralnych, funkcjonowanie lotnictwa ogólnego oraz sprawy polityki kadrowej dla lotnictwa.

Celem głównym *Polityki lotniczej* jest wskazanie kierunków, w których powinien rozwijać się rynek lotniczy w Polsce, jako element wspólnego europejskiego rynku lotniczego, a co za tym idzie przyczyniać się do długoterminowego wzrostu gospodarczego Polski.

Natomiast, za cele strategiczne *Polityki lotniczej* można uznać:

1. Wytworzenie dojrzałego, konkurencyjnego rynku usług lotniczych w Polsce, przyczyniającego się do stałego zrównoważonego wzrostu gospodarczego naszego kraju, realizowanego z poszanowaniem jakości życia obywateli i wymogów ochrony środowiska;
2. Osiągnięcie pozycji regionalnego (europejskiego) lidera, a przez to integratora w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego.

Realizacja określonych powyżej celów *Polityki Lotniczej* wiąże się z wdrażaniem 8 kierunków interwencji właściwych dla każdego z obszarów funkcjonowania rynku transportu lotniczego w Polsce:

- Kierunek interwencji 1 – Rozwój sieci lotnisk w Polsce,

- Kierunek interwencji 2 – Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych,
- Kierunek interwencji 3 – Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej,
- Kierunek interwencji 4 – Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego,
- Kierunek interwencji 5 – Wsparcie badań, edukacji i rozwoju w zakresie transportu lotniczego,
- Kierunek interwencji 6 – Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym,
- Kierunek interwencji 7 – Ochrona środowiska w transporcie lotniczym,
- Kierunek interwencji 8 – Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej.

W kontekście realizacji przedmiotowego zamówienia dla ww. projektu *Polityki lotniczej* należy również zwrócić uwagę na dodatkowy aspekt związany z tzw. warunkowością podstawową. Zgodnie z przepisami regulującymi wydatkowanie funduszy UE w perspektywie finansowej 2021 – 2027 na państwa członkowskie nałożono wymagania, od których spełnienia uzależnione jest pozyskanie refundacji środków. Opracowanie ww. *Polityki lotniczej* stanowi jeden z elementów, służących wypełnieniu warunku podstawowego w zakresie transportu. Przedmiotowe zamówienie służyć będzie właściwemu przygotowaniu ww. *Polityki lotniczej*, przez co przyczyniać się będzie do wypełnienia omawianego warunku.

9. Etapy zamówienia

Zamówienie obejmuje w szczególności następujące etapy:

Etap I - przygotowanie bazującego na ramowych założeniach *OPZ* oraz na *Koncepcji realizacji zamówienia*, załączonej do oferty Wykonawcy, *Szczegółowego planu działań (Raport nr 1)*. Przedmiotowe opracowanie ma za zadanie prezentację założeń do oceny, koncepcje prac dla poszczególnych opracowań w ramach zamówienia, szczegółowy opis sposobu realizacji zamówienia przez Wykonawcę, a także prezentację harmonogramu oceny strategicznej dokumentu z uwzględnieniem pozostałych wymaganych prawem elementów procesu przyjęcia dokumentu strategicznego, a także ich harmonogramów. Tym samym przedmiotowy dokument powinien między innymi zawierać:

- a. koncepcję i metodologię realizacji prognozy oraz pozostałych opracowań wymaganych w ramach zamówienia,
- b. wskazanie posiadanych i planowanych do pozyskania danych na potrzeby analiz oraz głównych materiałów i opracowań planowanych do wykorzystania w analizach,
- c. plan organizacji procesu udziału społeczeństwa uwzględniający ograniczenia (w tym możliwe ograniczenia w kolejnych miesiącach) wynikające z stanu epidemii oraz propozycje działań wykonawcy w tym zakresie odpowiadające wypełnieniu wymogów *Konwencji z Aarhus* i ustawy ooś. Część przedmiotowego dokumentu dotycząca udziału społeczeństwa prezentować powinna je w kontekście całego procesu konsultacji i uwzględniać wykonane do czasu opracowania niniejszego raportu oraz planowane konsultacje i uzgodnienia inne niż wymagane *ustawą ooś*,

- d. harmonogram (realizacji umowy oraz SOOŚ). W przypadku harmonogramu SOOŚ dotyczył on będzie całej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem pozostałych etapów wymaganych w procesie przyjęcia dokumentu strategicznego wynikających z ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz Regulaminu pracy Rady Ministrów. Harmonogram powinien być przedstawiony w formie wykresu Gantta, zawierającego informacje dotyczące terminów realizacji poszczególnych działań, z uwzględnieniem kamieni milowych w realizacji zamówienia oraz czasu niezbędnego do zgłoszenia przez Zamawiającego przewidzianych w OPZ uwag do treści lub formy Raportów (czas ten Wykonawca określa orientacyjnie mając na uwadze złożoność poszczególnych opracowań). W sytuacji zmian w terminach realizacji ujętych w harmonogramie będzie on w przypadku pisemnego żądania Zamawiającego (w drodze mailowej) aktualizowany i przekazywany Zamawiającemu w terminie nie dłuższym niż 2 dni robocze,
- e. wyodrębnioną część dotyczącą ujęcia w ocenie problematyki zmian klimatu oraz adaptacji do zmian klimatu, część dotyczącą oceny ewentualnego wpływu na różnorodność biologiczną z akcentem na obszary Natura 2000 oraz ochronę gatunkową oraz część dotyczącą metodologii analiz założeń dokumentu strategicznego w kontekście zapisów Krajowego planu na rzecz energii i klimatu 2021 – 2030 i Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych,
- f. prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych lub transgranicznych,
- g. odniesienie się do poszczególnych wymogów uzgodnień GDOS i GIS w zakresie sposobu ich pełnego wdrożenia w ocenie,
- h. zidentyfikowane podstawowe obszary problemowe związane z realizacją zamówienia jak i całą planowaną SOOŚ z propozycją rozwiązań,
- i. kwestie techniczne współpracy z zamawiającym w tym propozycje sposobu wymiany dokumentacji między Wykonawcą, a Zamawiającym oraz innym uczestnikami procesu w formule bezkontaktowej, która zostanie wdrożona przez Wykonawcę z zapewnieniem bezpieczeństwa przesyłanych dokumentów.

Etap II - Opracowanie Prognozy oddziaływania na środowisko projektu *Polityki Lotniczej*, stanowiącej element strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu zgodnie z Rozdziałem 2 Dział IV ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zapisami dyrektywy SEA przy zachowaniu warunków wskazanych w niniejszym OPZ (**Raport nr 2**).

- a) Prognoza oddziaływania na środowisko (jak i pozostała wytworzona dokumentacja) ma w pełnym zakresie odpowiadać wymaganiom wynikającym z dokonanych przez Zamawiającego, na podstawie art. 53 *ustawy ooś*, uzgodnień zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko projektu z Głównym Inspektorem Sanitarnym oraz Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska (uzgodnienia wymienionych wyżej organów dotyczące zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych dla sporządzenia oceny oddziaływania na środowisko stanowią załącznik nr 6),
W prognozie oddziaływania na środowisko oczekuje się położenia szczególnego nacisku na wykonanie pogłębionej analizy oddziaływań skumulowanych uwzględniającej istniejące oraz równolegle realizowane dokumenty strategiczne oraz istniejące, równolegle realizowane i planowane projekty dokumentów strategicznych dla sektora transportu.

- b) Prognoza oddziaływania na środowisko:
- będzie przygotowana na potrzeby programowania i ma umożliwić jak najwcześniejszą identyfikację potencjalnych konfliktów zarówno przyrodniczych jak i społecznych, które mogą mieć wpływ np. na wypracowanie najbardziej korzystnych rozwiązań.
 - powinna identyfikować na wczesnym etapie możliwe negatywne skutki oddziaływania realizacji *Polityki lotniczej* na środowisko oraz stosowną do tej identyfikacji propozycję działań zaradczych.
 - powinna identyfikować na wczesnym etapie możliwość i zakres negatywnego oddziaływania transgranicznego na środowisko *Polityki Lotniczej*.
 - analizować, czy realizacja zamierzeń umieszczonych w *Polityce lotniczej* wpływa pozytywnie na zrównoważony rozwój.
 - powinna bazować i brać pod uwagę powiązania i wnioski płynące ze strategii/dokumentów programowych oraz *Prognoz ooś* sporządzonych dla innych gałęzi transportu: drogowego, kolejowego, śródlądowego, morskiego i intermodalnego.
- Powinna również
- uwzględniać w ocenie oddziaływań i odnosić się do ustaleń Strategii i Prognoz ooś związanych z planowaniem przestrzennym na szczeblu wojewódzkim i krajowym w kontekście możliwości wyznaczenia ram dla przedsięwzięć o charakterze lotniczym, mogących znacząco oddziaływać na środowisko.
 - analizować powiązania z problemami dotyczącymi ochrony środowiska
 - powinna uwzględniać w ocenie oddziaływań (mając na uwadze stopień ogólności dokumentu oraz w przypadku dostępności danych) wyniki przeprowadzonych ocen dla będących w trakcie przygotowania bądź realizacji dużych inwestycji w tym związanych z transportem lotniczym takich jak Centralny Port Komunikacyjny czy rozbudowa portu lotniczego w Radomiu. W przypadku gdy dla uwzględnionych w dokumencie strategicznym zadań zostały opracowane raporty / prognozy o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub wydane zostały decyzje to w prognozie należy również uwzględnić informacje wynikające z tych dokumentów.
- c) Wykonawcę zobowiązuje się do przeprowadzenia zadań wskazanych w niniejszym *OPZ* dla *Polityki lotniczej* na najnowszej wersji projektu przekazanej przez Zamawiającego, zgodnie z pkt. 18 *OPZ*.
- d) W sytuacji gdyby zaistniała konieczność dokonania zmiany co do zawartości, zakresu czy stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla *Polityki lotniczej*, w wyniku procesu konsultacji, ponownych uzgodnień z organami, o których mowa w art. 57 i art. 58 ustawy ooś, zmiany zakresu projektu dokumentu oczekuje się, że Wykonawca uwzględni takie zmiany w wykonywaniu zadań w ramach zawartej umowy.

Etap III - Projekt Prognozy ooś wraz z projektem *Polityki lotniczej* zostanie poddany opiniowaniu przez Organy (GDOŚ, GIS) zgodnie z art. 54 ustawy ooś oraz zapewniona zostanie możliwość udziału społeczeństwa, zgodnie z przepisami działu III rozdziałów 1 i 3, w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko w terminach i na zasadach określonych w punkcie 22 *OPZ*. Etap III obejmuje:

- a) czynny udział oraz przygotowanie i przeprowadzenie procesu konsultacji projektu *Polityki lotniczej* i *prognozy ooś* z organami administracji oraz społeczeństwem zgodnie z *ustawą ooś* oraz *dyrektywą SEA*, a także mając na uwadze zapisy *Konwencji z Aarhus*,

- b) prezentację wyników *prognozy ooś* oraz procesu *sooś* projektu dokumentu w przypadku ewentualnych spotkań lub uzgodnień (w tym zgłoszonych w przypadku postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko),
- c) rozpatrzenie uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa (art. 54 ustawy *ooś*), w związku z opiniowaniem przez organy, o których mowa w art. 57 i art. 58 ustawy *ooś*, oraz w związku z ewentualnym postępowaniem w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w formie rekomendacji dla zamawiającego (w tym również uwag związanych z procesem *sooś*, które wpłynęły w związku z przygotowaniem projektu polityki przed realizacją niniejszej umowy lub ewentualnie wpłyną w trakcie trwania zamówienia jednak nie później niż do czasu opracowania Raportu nr 4). Oczekuje się, że Wykonawca będzie przedstawiał (w formule tabelarycznej wskazanej w poniższym pkt. d), do uzgodnień z zamawiającym, rekomendacje co do rozpatrzenia poszczególnych zgłoszonych uwag i wniosków oraz wskaże propozycje ewentualnej modyfikacji projektu dokumentu i prognozy,
- d) w konsekwencji ww. prac Wykonawca przedłoży Raport z konsultacji społecznych (**Raport nr 3** wraz z załącznikiem do Raportu - pisemne sprawozdanie z podjętych przez wykonawcę czynności w ramach tego etapu). Raport nr 3 zawierać będzie prezentacją całego procesu konsultacji i uzgodnień projektu dokumentu i jego prognozy wraz ze statystyką zgłoszeń, prezentacją propozycji wpływu wykonanych analiz i procesu konsultacji w ramach prowadzonego *SOOŚ* na projekt dokumentu oraz tabelaryczne zestawienie poszczególnych uwag i wniosków wraz z sposobem ich rozpatrzenia i uwzględnienia bądź wyjaśnienie przyczyny dla, których uwag i wniosków nie uwzględniono. Szczegóły opracowania zostaną uzgodnione w ramach Raportu nr 1.

Etap IV - Przygotowanie zaktualizowanej prognozy oddziaływania na środowisko w szczególności w oparciu o wyniki procesu konsultacji oraz ewentualne zmiany projektu dokumentu (**Raport nr 4** będący oddzielnym opracowaniem oraz jego odpowiednik w trybie rejestruj zmiany). Wykonawca jest zobowiązany do uwzględnienia w treści Prognozy *OOŚ* wszelkich zmian (wcześniej uzgadniane w Raporcie 3) wynikających z opiniowania tego dokumentu przez Organy, zmian wynikających z modyfikacji treści Polityki lotniczej oraz zmian wynikających z prowadzonego procesu konsultacji.

Etap V - Opracowanie projektu dokumentu podsumowującego, o którym mowa w art. 55 ust. 3 w ustawy *ooś* (**Raport nr 5**).

10. Harmonogram realizacji prac

Zamówienie będzie wykonane w terminach obowiązujących Wykonawcę dotyczących wykonania poszczególnych czynności i sporządzenia dokumentów, zawartych poniżej oraz pkt 2.7 (zapisy dotyczące postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko).

Oczekuje się, że Wykonawca wykona zadania w ramach niniejszej umowy w następujących etapach:

- 1) Raport nr 1 (Szczegółowy Plan Działań) - w ciągu 1 (jednego) tygodnia od podpisania umowy wykonawca przedstawi do akceptacji zamawiającego Szczegółowy Plan Działań.
- 2) Raport nr 2 (projekt Prognozy oddziaływania na środowisko) - w ciągu 6 (sześciu) tygodni od akceptacji przez Zamawiającego Raportu nr 1, Wykonawca przedstawi Zamawiającemu projekt prognozy oddziaływania na środowisko w wersji do konsultacji ze społeczeństwem i organami ochrony środowiska.
- 3) Udział społeczeństwa oraz opiniowanie – Projekt *Prognozy ooś* wraz z projektem *Polityki lotniczej* zostanie poddany 30 dniowym (dni kalendarzowe) procesowi udziału społeczeństwa oraz opiniowaniu przez GDOŚ i GIS zgodnie z *ustawą ooś*. Konsultacje zostaną przeprowadzone w terminach i na zasadach określonych w Załączniku nr 1 do *OPZ*. Każde przedłużenie ww. terminów (ponad 30 dni kalendarzowe) powoduje przedłużenie terminu przedstawienia Raportu nr 3.
- 4) Raport nr 3 (Raport z procesu konsultacji) - w ciągu 1 (jednego) tygodnia od zakończenia udziału społeczeństwa oraz opiniowania Wykonawca przedstawi do akceptacji Zamawiającego Raport z procesu konsultacji. W przypadku wszczęcia przez GDOŚ postępowania ws. oddziaływania transgranicznego termin realizacji umowy, w zakresie terminu przygotowania Raportu nr 3, ulega zawieszeniu do dnia przekazania Wykonawcy stanowiska GDOŚ (elementy oceny możliwe do realizacji mogą być realizowane na podstawie uzgodnień z wykonawcą o czym mowa w pkt. 15 *OPZ*).
- 5) Raport nr 4 (zaktualizowana Prognoza oddziaływania na środowisko) - nie później niż w ciągu 1 (jednego) tygodnia od akceptacji Raportu nr 3 przez Zamawiającego, Wykonawca przedstawi projekt zaktualizowanej prognozy oddziaływania na środowisko (Raport nr 4),
- 6) Raport nr 5 (Podsumowanie, o którym mowa w art. 55 ust 3 ustawy ooś) - nie później niż w ciągu 1 tygodnia od akceptacji Raportu nr 4, Wykonawca przedstawi projekt podsumowania, o którym mowa w art. 55 ust. 3 ustawy ooś (Raport nr 5). Wraz z raportem nr 5 Wykonawca przedłoży Zamawiającemu po 5 egzemplarzy wersji papierowej oraz po 10 egzemplarzy wersji elektronicznej (pamięć USB 10 sztuk) wskazanej wersji projektu dokumentu oraz prognozy oddziaływania na środowisko wraz z podsumowaniem, o którym mowa w art. 55 ust. 3 *ustawy ooś* obejmującym raport z procesu konsultacji.

Po otrzymaniu każdego Raportu, Zamawiający określi termin na dokonanie akceptacji (lub zgłoszenie ewentualnych uwag) biorąc pod uwagę obszerność i stopień skomplikowania dokumentu. Termin ten będzie nie krótszy jednak niż 2 dni kalendarzowych. Akceptacja wyżej wskazanych raportów będzie dokonywana w formie tzw. częściowego protokołu odbioru za pomocą korespondencji mailowej (potwierdzającego akceptację danego Raportu, nie uprawniającego Wykonawcy do wystawienia faktury, która zostanie wystawiona po podpisaniu protokołu odbioru obejmującego realizację całości przedmiotu zamówienia).

W przypadku zgłoszenia do Raportu uwag Zamawiający określi każdorazowo termin ich wprowadzenia, nie krótszy niż 3 dni robocze (od dnia zgłoszenia uwag) biorąc pod uwagę obszerność i stopień skomplikowania dokumentu jak również zgłoszonych uwag. Wykonawca będzie zobowiązany wprowadzić uwagi zgłoszone przez MI niezwłocznie, nie później niż do dnia określonego przez Zamawiającego, chyba że Zamawiający na uzasadniony wniosek Wykonawcy przedłuży ten termin.

Raporty muszą być:

- wolne od błędów rzeczowych i logicznych,
- sporządzone w języku polskim, poprawnie pod względem stylistycznym, gramatycznym, i ortograficznym (zgodnie z regułami języka polskiego),
- uporządkowane pod względem wizualnym tzn. formatowanie tekstu i elementy graficzne (tabele, rysunki, mapy itp.) mają być zastosowane w sposób jednolity, powodujący, że raport będzie czytelny i przejrzysty. Każda forma wizualizacji posiada tytuł, numerację oraz źródło opracowania,
- zawierać spis treści,
- zarówno dla wymaganych wersji papierowej, jak i elektronicznej należy spełnić wymogi standardów dostępności (standard informacyjno – promocyjny) zawarte w Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020.

Wszystkie raporty oraz ich projekty przekazywane Zamawiającemu w wersji elektronicznej powinny być zapisane w formatach DOC(X) oraz PDF, natomiast tabele i arkusze obliczeniowe w formacie XLS(X) z aktywnymi formułami, a pliki graficzne w formatach pdf. Wykonawca dostarczy każdy Raport w wersji elektronicznej (osobna pamięć USB) oraz papierowej po 1 egzemplarzu (podpisany przez kierownika zespołu) w języku polskim z egzemplarzy wymienionych w punkcie 22 OPZ (dodatkowe opracowania związane z procesem konsultacji i powiadomienia). W przypadku projektów Raportów sposób przekazywania oraz ilość opracowań będzie uzgodniona z zamawiającym (w Raporcie nr 1) jednak nie będzie większa niż powyżej wskazana.

Na prośbę Zamawiającego Wykonawca na bieżąco będzie przedstawiał do konsultacji i informował Zamawiającego o wynikach swoich prac na każdym etapie realizowanego zamówienia. W celu realizacji Umowy Wykonawca, w przypadku zgłoszenia otrzymanego od zamawiającego, będzie zobowiązany do uczestniczenia w spotkaniach organizowanych stosownie do potrzeb wynikających z realizacji Przedmiotu Umowy (co najmniej 1 spotkanie na każdy z etapów, o których mowa wyżej). Spotkania będą organizowane na terenie Warszawy, mogą mieć również formułę spotkań on-line.

11. Skumulowane oddziaływanie na środowisko

W ramach zamówienia wykonana zostanie ocena możliwości wystąpienia i analiza kumulacji oddziaływań projektu *Polityki lotniczej* z istniejącymi i realizowanymi dokumentami strategicznymi zgodnie z wymogami prawa krajowego, unijnego oraz dostępnymi wytycznymi w tym zakresie.

W sektorze transportu począwszy od roku 2019 przyjętych, realizowanych i planowanych jest kilka projektów dokumentów strategicznych: Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne w perspektywie 2021-2027 z uwzględnieniem ram do roku 2030, Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r., Program Budowy Dróg do 2030 r., Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku, Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024, dokumenty strategiczne związane z drogami śródlądowymi i portami morskimi (ww. lista może podlegać weryfikacji/uzupełnieniu). Przedmiotowe dokumenty zakładają realizację zadań, tworzących ramy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zadania te mogą lokalizować się w jednym obszarze, w różnym charakterze sąsiadować ze sobą lub w inny sposób potęgować wzajemnie oddziaływania na dany komponent środowiska.

Ocena wpływu na środowisko powinna być realizowana w sposób zapewniający ocenę sumarycznych oddziaływań na środowisko od ww. projektów dokumentów, unikając w ocenie ograniczeń wynikających z opracowywania odrębnych dokumentów dla poszczególnych podsektorów transportu. Ocena ta ma mieć charakter spojrzenia całościowego na wszystkie zadania równolegle planowane we wskazanych dokumentach strategicznych sektora transportu (i jeśli zasadne innych).

Wykonawca dołoży starań aby dokonane analizy, wnioski i zalecenia w wykonanych prognozach były w tym obszarze zbieżne (w stopniu uwzględniającym przepisy i najlepszą praktykę w tym zakresie), a w szczególności nie wykluczały się wzajemnie. Wykonawca ma obowiązek wziąć pod uwagę równolegle prowadzone analizy w zakresie oceny oddziaływań powiązanych przedsięwzięć oraz spójność wniosków w tym zakresie. Sposób prezentacji zostanie ostatecznie ustalony w ramach Raportu 1.

Wykonawca przy opracowaniu *Prognozy ooś*, w okresie realizacji zamówienia, może zostać poproszony o współpracę z wykonawcami aktualnie realizowanych prognoz dla dokumentów strategicznych w sektorze transportu. Ewentualny sposób współpracy ustalony zostanie przy udziale Zamawiającego.

W celu zapewnienia zgodności z innymi opracowaniami strategicznymi, a także w celu pozyskania wiedzy niezbędnej do usytuowania analiz dla *Prognoz ooś* we właściwym kontekście, niezbędne jest wnikliwe przeanalizowanie istniejących opracowań strategicznych o skali regionalnej i ponadregionalnej oraz sporządzonych do nich prognoz oddziaływania na środowisko. Identyfikacja i ocena skumulowanych wpływów na środowisko wspierana powinna być przez analizy przestrzenne z wykorzystaniem techniki GIS.

12. Problematyka zmian klimatu i bioróżnorodność

Wpływ na klimat, podatności na zmiany klimatyczne oraz możliwości podjęcia działań adaptacyjnych stanowiąc ma obszar pogłębionych analiz z uwzględnieniem najbardziej aktualnych wytycznych / zaleceń KE w tym zakresie.

Prognoza ooś powinna zawierać ocenę oddziaływania transportu lotniczego (w tym w ujęciu skumulowanym) (w tym pod względem emisji gazów cieplarnianych, w tym związanych z użytkowaniem gruntów, ze zmianą użytkowania gruntów i leśnictwem) na klimat i jego zmiany oraz wrażliwość na zagrożenia związane ze zmianami klimatu, wskazywać: sposoby łagodzenia ich skutków,

odporność na klęski żywiołowe, zapobieganie ich skutkom. *Prognoza ooś* będzie wskazywać obszary oraz poszczególne działania objęte Programami, dla których konieczne jest zaplanowanie podejmowania środków zwiększających odporność na zmiany klimatu, wskazując jednocześnie potrzeby w tej dziedzinie.

W analizach należy uwzględnić dostępne publikacje krajowe i zagraniczne w tym obszarze (lista publikacji znajdzie się w Raporcie nr 1), a także informacje znajdujące się w „Poradniku przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, ich łagodzenia i przystosowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe” oraz publikacji IMiGW.

Prognoza ooś będzie wskazywać ewentualne obszary oraz poszczególne działania objęte Polityką lotniczą, dla których konieczne jest zaplanowanie podejmowania środków zwiększających odporność na zmiany klimatu, wskazując jednocześnie potrzeby w tej dziedzinie. Przy czym należy uwzględnić stopień ogólności założeń, jak i planów jaki prezentuje Polityka lotnicza.

Realizowane analizy uwzględnią unijną strategię na rzecz bioróżnorodności 2030 – przywracanie przyrody do naszego życia. Przy opracowywaniu prognozy należy uwzględnić wytyczne Komisji Europejskiej w zakresie problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Należy zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanych działań (z uwzględnieniem oddziaływań skumulowanych) na gatunki chronione, wszystkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000. Formułowanie ewentualnych wniosków dotyczących znaczącego oddziaływania na obszar Natura 2000 wiąże się z art. 34 ustawy o ochronie przyrody oraz art. 55 ust. 2 ustawy ooś i powinno za każdym razem wypełniać wymogi tego przepisu.

13. Wpływ na stan wód i ekosystemów od ich zależnych

Zasadne jest określić i przeanalizować ewentualny wpływ realizacji postanowień projektu Polityki lotniczej na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych oraz na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych w rozumieniu ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne oraz wpływ realizacji postanowień polityki na ekosystemy zależne od wód, w tym zależne od okresowych wylewów. Prognoza ooś dla Polityki lotniczej powinna uwzględniać wymogi Ramowej Dyrektywy Wodnej i Dyrektywy Powodziowej w zakresie właściwym dla tego etapu analiz. Prowadząc analizy w tym obszarze wykonawca zwróci uwagę na zapisy aPGW. Ponadto z uwagi na trwające do 14 października 2021 r. konsultacje społeczne II aktualizacji planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy w pracach należy wziąć pod uwagę analizy z II aPGW. Z uwagi na otwarty charakter II aktualizacji aPGW wnioski z analiz mogą kierunkować i stanowić wkład do dyskusji nad zapisami II aktualizacją aPGW w przypadku tej części transportu.

14. Transgraniczna ocena oddziaływania na środowisko

Pomimo, iż *Polityka lotnicza* generalnie nie wskazuje listy konkretnych do realizacji inwestycji, ich lokalizacji, a także nie przewiduje się inwestycji na obszarach przygranicznych przeanalizowana powinna zostać możliwość ewentualnego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Należy rozpatrzyć możliwość oddziaływania na terytoria państw sąsiadujących, szczególnie w zakresie emisji hałasu, zanieczyszczeń powietrza, wód i gleby. W odniesieniu do ewentualnych oddziaływań na Niemcy, Czechy, Słowację i Litwę Wykonawca uwzględni w analizach europejską sieć obszarów Natura

2000. Przy czym w tym aspekcie należy uwzględnić stopień założeń jak i planów jaki prezentuje Polityka lotnicza oraz fakt, iż stosowne programy szczegółowe realizuje się dla innych gałęzi i elementów transportu oraz dla dużych inwestycji takich jak Centralny Port Komunikacyjny.

Możliwość znaczącego oddziaływania transgranicznego może zostać zidentyfikowana na etapie opracowania Prognozy oś, dzięki czemu możliwe jest na wczesnym etapie podjęcie wyprzedzająco stosownych działań. W takim przypadku zmniejsza się niebezpieczeństwo zwłoki w przyjęciu Polityki lotniczej na skutek długotrwałego, międzynarodowego postępowania. Tym samym zadaniem Wykonawcy jest wczesna identyfikacja możliwości oddziaływań transgranicznych i współpraca z Zamawiającym w zakresie umożliwienia wykorzystania tego rozwiązania. Pierwsze wstępne wnioski w tym zakresie będą oczekiwane w Raporcie nr 1. Następnie w miarę postępu prac nad Raportem nr 2 wykonawca będzie na bieżąco informował (ustalony w Raporcie nr 1 okres czasu) zamawiającego o wnioskach w tym obszarze, przy czym informacja o możliwym znaczącym transgranicznym oddziaływaniu będzie przekazana odpowiednio wcześniej przed zakończeniem prac nad Raportem nr 2.

W przypadku stwierdzenia możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko na skutek realizacji projektu Zamawiający zawiadamia GDOŚ, co powoduje zatrzymanie biegu terminów zamówienia. Realizowane mogą być jego elementy, które nie utrudnią i nie mają wpływu na powstanie wad dla postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i realizowanej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Ewentualne zidentyfikowane pozostałe elementy oceny, po uzgodnieniu z zamawiającym (w formie dodatku do Raportu nr 1) możliwe do realizacji bez tego etapu mogą być wykonywane. W tej sytuacji po stronie wykonawcy będzie również ujęcie w prognozie oddziaływania na środowisko wszelkich uwag i wniosków zgłoszonych w tym procesie wg. wskazań zamawiającego.

15. Zakres i stopień szczegółowości

Prognoza powinna w pełnym zakresie odpowiadać wymaganiom wynikającym z art. 51 ust. 2 *ustawy oś* oraz uzgodnieniom zakresu dokonanych przez GDOŚ i GIS. O ile to możliwe, poszczególne zagadnienia powinny być omawiane według kolejności ustalonej w tym przepisie. Istotne jest, aby przed podjęciem prac analitycznych, został jednoznacznie i adekwatnie do informacji o danym działaniu ustalony pułap szczegółowości dla poszczególnych kategorii działań przewidzianych w projekcie *Polityki lotniczej*, tak pod względem przestrzennym, jak i technicznym. Należy podkreślić, że *Polityka lotnicza* ze względu na ogólny charakter dokumentu nie wskazuje listy konkretnych do realizacji inwestycji i ich lokalizacji.

Zgodnie z art. 52 *Ustawy oś* prowadzone analizy (w tym oddziaływań skumulowanych oraz wariantów ustaleń projektu dokumentu) oraz zalecenia (np. odnośnie środków minimalizujących negatywne oddziaływania, czy środków kompensacyjnych) powinny być dostosowane stopniem szczegółowości do stopnia zapisów *Polityki lotniczej*. Prawidłowe metodycznie jest analizowanie zapisów i formułowanie wniosków i zaleceń w sposób dość ogólny, w szczególności, iż w projekcie *Polityki lotniczej* nie wskazano konkretnych lokalizacji dla konkretnych inwestycji.

Ponadto, *Polityka lotnicza* nie stanowi przesłanki do istnienia rozpoczętych już wcześniej działań inwestycyjnych podmiotów na rynku lotniczym, takich jak budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego czy rozbudowa portu lotniczego w Radomiu. Decyzje o realizacji powyższych

inwestycji zostały podjęte przed pracami nad *Polityką lotniczą*. Nie oznacza to jednak, że należy ograniczyć merytoryczny zakres prognozy. Powinny w niej zostać uwzględnione wszystkie zagadnienia zawarte w finalnym projekcie *Polityki lotniczej* oraz zachodzące pomiędzy nimi relacje. Dla powyższych inwestycji zgodnie z *Ustawą ooś* powinny zostać opracowane *sooś* i ich wyniki powinny zostać przeanalizowane i wzięte pod uwagę przy opracowaniu niniejszej *prognozy ooś* (pod warunkiem, że w czasie realizacji *Prognozy ooś* dla *Polityki lotniczej* prognozy dla powyższych inwestycji zostaną już opracowane i upublicznione). W sytuacji, gdy w rezultacie ogólnych analiz okaże się, że dane zagadnienie może zostać zbadane w pogłębiony, umożliwiający wyciągnięcie praktyczny wniosków sposób już na etapie strategicznym, należy przeprowadzić takie badanie i sformułować wnioski, aby ułatwić podejmowanie decyzji w niższych szczeblach planowania strategicznego oraz na etapie inwestycyjnym. Zgodnie z zapisami art. 5 *Dyrektywy sooś* prognoza powinna zawierać informacje, jakie mogą być racjonalnie wymagane w tym dokumencie, mając na uwadze, iż pewne kwestie mogą zostać ocenione w bardziej odpowiedni sposób na innych szczeblach.

W obszarze przewidywanego oddziaływania należy dokonać opisu stanu środowiska, w sposób umożliwiający określenie rodzajów i skali przewidywanych oddziaływań, w tym oddziaływań skumulowanych, oraz określenie zmian, które mogą zaistnieć w przyszłości.

W związku z tym, że znaczna część działań może zostać wdrożona w pobliżu obszarów gęsto zaludnionych, analiza i prezentacja oddziaływań powinna być wyczerpująca i przejrzysta, a pod względem poznawczym dostępna dla różnorodnego grona odbiorców. Mimo szerokiego spektrum oddziaływań na zdrowie i jakość życia ludzi, powinny one zostać scharakteryzowane z jednakową rzetelnością, bez względu na to, czy będą to skutki o znaczeniu pierwszorzędym, czy też dotyczące potrzeb postrzeganych jako mniej istotne.

W *prognozie ooś* należy określić wpływ realizacji *Polityki lotniczej* m.in. na stan i funkcjonowanie obszarów zamieszkałych i regularnie użytkowanych przez ludzi oraz na zdrowie i życie ludzi, a także na obszary podlegające ochronie, ze szczególnym uwzględnieniem przedmiotów ochrony tych obszarów. Należy zwrócić uwagę na bezpośrednie powiązania różnych gałęzi transportu i możliwe negatywne oddziaływania planowanych działań na wszystkie formy ochrony przyrody, w szczególności obszary Natura 2000 z uwzględnieniem oddziaływań skumulowanych, w tym również w odniesieniu do w/w formy ochrony przyrody.

Niezbędne jest także zaproponowanie, zgodnie z treścią art. 51 ust. 2 pkt 3 *ustawy ooś*, stosownie do skali projektu dokumentu i zidentyfikowanych oddziaływań, działań i rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub ewentualną kompensację negatywnych oddziaływań na środowisko – w tym w odniesieniu do przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000 – mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu. Integralnym elementem propozycji powinna być ocena ich skuteczności. Biorąc pod uwagę ewentualne negatywne skutki dla środowiska, które wynikną z zaplanowanych do realizacji działań, zasadne jest szczególne rozważenie zastosowania rozwiązań alternatywnych, o mniejszym wpływie środowiskowym.

Prognoza powinna uwzględniać propozycje w zakresie metod monitoringu skutków realizacji zadań wynikających z dokumentu, które pozwoliłyby m.in. na określenie, czy właściwie oceniono skalę i zasięg ich oddziaływania na środowisko.

Przy opracowywaniu prognozy należy starannie przeanalizować zapisy wszystkich istotnych dokumentów strategicznych i wyników ocen środowiskowych, w tym dotyczących Centralnego Portu

Komunikacyjnego. W celu zapewnienia zgodności zapisów *Polityki lotniczej* z innymi opracowaniami strategicznymi, a także w celu pozyskania wiedzy niezbędnej do usytuowania analiz *prognozy ooś* we właściwym kontekście, zaleca się wnikliwe przeanalizowanie istniejących opracowań strategicznych dotyczących powiązanych zjawisk o skali regionalnej i ponadregionalnej (np. *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu, Strategii zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa*) oraz sporządzonych do tych planów dokumentów *prognoz ooś*.

16. Streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym (o których mowa w art. 51 ust. 2 ustawy ooś).

Jednym z obligatoryjnych, wymaganych przez prawo, elementów *Prognozy ooś* jest jej Streszczenie, sporządzone w języku niespecjalistycznym. Podstawowym zadaniem streszczenia jest ułatwienie udziału w postępowaniu w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko *Polityki lotniczej* wszystkim zainteresowanym, także tym osobom, które nie posiadają specjalistycznej wiedzy (w tym znajomości specjalistycznego słownictwa) z zakresu ochrony środowiska, pragnącym poznać wyniki i wnioski z oceny, a w miarę możliwości także uczestniczyć w dyskusji nad projektem *Polityki lotniczej* i jej ewentualnym wpływem na zmiany stanu środowiska. Streszczenie powinno również w możliwie największym stopniu przedstawiać podnoszone zagadnienia na mapach. W przypadku wprowadzenia zmian do *Prognozy ooś* Wykonawca zobowiązany jest do uwzględnienia tych zmian w tekście opracowanego streszczenia. Streszczenie wykonane zostanie przez Wykonawcę w formie oddzielnego opracowania będącego częścią prognozy oddziaływania na środowisko projektu *Polityki lotniczej*.

17. Graficzna prezentacja danych

Zleca się przedstawienie zjawisk o charakterze przestrzennym oraz interakcji tych zjawisk na mapach. Opracowany materiał kartograficzny będzie w skali odpowiadającej przedmiotowi i szczegółowości analizowanych w *Prognozie ooś* zagadnień oraz w formule umożliwiającej kompleksowe przedstawienie przeprowadzonych analiz *oddziaływania Polityki lotniczej* na środowisko.

18. Elementy ryzyka

Wykonawca powinien przedsięwziąć wszelkie konieczne kroki zmierzające do wyjaśnienia wątpliwości powstających w trakcie realizacji umowy tak, aby doprowadzić do uniknięcia jakichkolwiek opóźnień w realizacji przedmiotu zamówienia i uniknięcia negatywnego wpływu na jakość produktów umowy. Wszelkie problemy, które mogą stworzyć ryzyko znacznych opóźnień, powinny być sygnalizowane możliwie najszybciej i przedstawione Zamawiającemu w formie pisemnej. Ryzyko wykonawcy obejmuje w szczególności:

- Zmiany dokumentu *Polityki lotniczej* i związaną z tym konieczność dostosowania opracowywanej dokumentacji. Oprócz niżej wskazanych głównych zmian projektu dokumentu, które wynikają z prowadzonych prac przygotowawczych Zamawiający nie wyklucza wystąpienia zmian w projekcie *Polityki lotniczej*, które na obecnym etapie są trudne do przewidzenia (również innych wersji niż niżej opisane).

Na etapie wszczęcia procedury rozeznania rynku w załączniku nr 7 do ogłoszenia załączono projekt *Polityki lotniczej*, który we wrześniu 2022 r. znajdował się na etapie ponownych uzgodnień międzyresortowych, zgodnie z wymaganiami Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz Uchwały nr 190 Rady Ministrów ws. regulaminu pracy Rady Ministrów.

Dokument w 2021 r. został po raz pierwszy przeszedł proces konsultacji międzyresortowych i konsultacji społecznych. Z uwagi na konieczność wprowadzenia istotnych zmian do dokumentu m.in. aktualizacji prognoz rozwoju rynku lotniczego w Polsce, uwzględniających wpływ pandemii COVID-19, podjęto decyzję o przeprowadzeniu ponownych uzgodnień.

Zamawiający przekaże Wykonawcy nową wersję *Polityki lotniczej* w następujących terminach:

- w dniu zawarcia umowy - Wersja projektu *Polityki lotniczej* zawierająca uwzględnione uwagi z konsultacji społecznych oraz konsultacji międzyresortowych z 2021 r. oraz zaktualizowane w 2022 r. prognozy rozwoju rynku lotniczego w Polsce,
 - w terminie wynikającym z harmonogramu realizacji niniejszego zamówienia – projekt *Polityki lotniczej* w wersji uwzględniającej uwagi i wnioski związane z procesem opiniowania oraz inne możliwe korekty na tym etapie prac.
- Ewentualna transgraniczna ocena oddziaływania projektu *Polityki lotniczej*. W przypadku zidentyfikowania możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania, konieczne będzie przekazanie projektu *Polityki lotniczej* i *prognozy do GDOŚ* zgodnie z właściwymi przepisami w tej sprawie – w tej sytuacji termin realizacji umowy, w zakresie terminu przygotowania Raportu nr 2 (lub kolejnego w zależności od terminu identyfikacji oddziaływania) ulega zawieszeniu do dnia przekazania Wykonawcy stanowiska GDOŚ. Ewentualne zidentyfikowane jako możliwe do realizacji na tym etapie pozostałe elementy oceny bez uszczerbku dla poprawności oceny i po uzgodnieniu z zamawiającym (w formie dodatku do Raportu nr 1) mogą być wykonywane. W tej sytuacji po stronie wykonawcy będzie propozycja rozpatrzenia oraz ujęcie w prognozie oddziaływania na środowisko wszelkich uwag i wniosków zgłoszonych w tym procesie wg. wskazań zamawiającego.
- W przypadku, gdy podczas trwania realizacji Przedmiotu Umowy nastąpi zmiana *Ustawy o oś* w zakresie przepisów regulujących procedurę SOOŚ, czy innych wymogów prawnych związanych z strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, Wykonawca jest zobowiązany do wykonania Przedmiotu Umowy zgodnie z Umową i powszechnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa na dzień przekazania Zamawiającemu produktów zamówienia.
- wskazanie przez zamawiającego do wdrożenia uwagi i wniosków uzyskanych w trakcie procesu konsultacji oraz uwag uzyskanych w trakcie procesu opiniowania przez GDOŚ i GIS (niezależnie od charakteru opinii GDOŚ i GIS). W przypadku uwag i wniosków wynikających z ww. etapu prac, niezależnie od ich charakteru Wykonawca obowiązany jest do ich uwzględnienia w ramach niniejszej umowy.

19. Dokumenty jakie m.in. należy wziąć pod uwagę w pracach

- Projekt *Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)*, jak również programów i strategii mogących mieć związek z dokumentem,
- *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030* wraz z *prognozą o oś*,
- *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*,
- Wytyczne Komisji Europejskiej dot. zagadnień związanych ze strategiczną *o oś*, obszarami Natura 2000 oraz przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, przygotowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe,
- Poradniki krajowych organów ochrony środowiska związane ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, obszarami Natura 2000 oraz przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, przygotowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe,

- *Biała księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu,*
- *Europejski Zielony Ład,*
- *Polityka ekologiczna państwa 2030 – strategia w obszarze środowiska i gospodarki wodnej,*
- *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości,*
- *Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021 – 2030.*

20. Opiniowanie

Projekt *prognozy ooś* po akceptacji Zamawiającego, zostaną łącznie z projektem *Polityki lotniczej* poddane opiniowaniu przez GDOŚ oraz GIS, zgodnie z art. 54 ustawy ooś. Zamawiający wyjaśnia, że korespondencja z Organami, złożenie wniosków wynikających z ustawy ooś o wydanie stanowisk/opinii Organów, korespondencja z Organami (w szczególności w ramach Etapu 3) w związku z realizacją Przedmiotu Umowy będzie prowadzona przez Zamawiającego w porozumieniu z Wykonawcą. Wykonawca w przypadku zgłoszonej przez zamawiającego potrzeby będzie wspierał Zamawiającego w prowadzeniu korespondencji poprzez przygotowanie wkładu merytorycznego do prowadzonej korespondencji lub udziału w spotkaniach z ww. organami.

21. Założenia do procesu konsultacji w ramach opracowania *Prognozy ooś* dla *Polityki lotniczej*.

Udział społeczeństwa w opracowywaniu dokumentów realizowany będzie zgodnie z *Ustawą ooś*, *Dyrektywą SEA*, a także mając na uwadze zapisy z *Konwencji z Aarhus*. Skuteczne kanały komunikacji, a także skuteczne możliwości uczestnictwa zainteresowanych stanowią element istotny w planowanym procesie. Z uwagi na stan epidemii przyjęte zostaną stosowane standardy i metody w procesie, które mają za zadanie wpłynąć na proces ich prowadzenia w stanie epidemii bez uszczerbku dla wymogów wynikających z przepisów ww. ustawy, dyrektywy czy Konwencji.

Wykonawca odpowiadać będzie za wskazane elementy procesu udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentów oraz opiniowania zgodnie z niniejszym *OPZ*. Wykonawca może zostać zobowiązany do prezentacji związanej z niniejszą oceną strategiczną, a w szczególności wykonanego projektu prognozy oddziaływania na środowisko oraz dyskusji na temat niniejszej oceny strategicznej w tym w szczególności wykonanej prognozy na spotkaniach, konferencjach w dowolnym czasie trwania w całym okresie umowy również w formule videokonferencji.

Ramowe założenia procesu prezentują się zgodnie z poniższym opisem.

Sposób powiadomienia o konsultacjach będzie obejmował minimum zakres zgodny z wymaganiami art. 3 ust. 1 pkt 11 *Ustawy ooś* (planuje się następujące etapy: zamawiający zamieści na swojej stronie internetowej oraz tablicy ogłoszeń w siedzibie MI zawiadomienie o rozpoczęciu konsultacji), Wykonawca zamieści w/w zawiadomienie w prasie o zasięgu ogólnokrajowym. Wykonawca w ramach Raportu nr 1 zidentyfikuje inne zalecane kanały dystrybucji informacji o konsultacjach i po uzgodnieniu z zamawiającym zamieści w/w zawiadomienie. Miejsce udostępnienia dokumentacji do wglądu planuje się w budynku Ministerstwa Infrastruktury oraz na stronie internetowej MI (opcjonalnie innych podmiotów). Sposób zgłaszania uwag i wniosków obejmie wymagane przepisami *Ustawy ooś* elementy oraz wstępnie planuje się ankietę papierową w miejscu udostępniania dokumentów i elektroniczną ankietę, która zostanie udostępniona przez wykonawcę. Czas trwania procesu określony został na 30

dni i może zostać wydłużony. Odpowiedzi nie będą rozsyłane w formie pisemnej do każdego zainteresowanego, lecz w formie zbiorczego Raportu (uzasadnienia o którym mowa w art. 42 pkt. 2 *Ustawy ooś*), opublikowanego na zakończenie procesu przyjęcia dokumentu zgodnie z wymaganiami *Ustawy ooś*.

Etapy procesu:

Etap wstępny: W ramach Raportu nr 1 Wykonawca przygotowuje harmonogram oraz wstępnie określi sposób prowadzenia Udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentów (prezentacja procesu udziału społeczeństwa w powiązaniu z procesem opiniowania i uwzględnieniem innych dokonanych i planowanych konsultacji). Materiał opracowany zostanie w podziale na: podanie do publicznej wiadomości, miejsce udostępnienia informacji i dokumentów, uwagi i wnioski (w tym sposób zbierania i obróbki uwag i wniosków) oraz podsumowanie procesu (z uwzględnieniem odniesienia się do zgłoszeń oraz przełożenia wyników na dalsze etap oceny). Przygotowując powyższe wykonawca uwzględni m.in. minimalne wymogi wynikające z ustaw i dyrektyw UE, propozycje dodatkowych kanałów komunikacji z uwzględnieniem możliwości realizacji w ramach niniejszej umowy (określając wstępny zakres), jako miejsce wyłożenia dokumentacji do wglądu budynek Ministerstwa Infrastruktury oraz kwestie związane z stanem epidemii (bezpieczne uczestnictwo w procesie). W prezentacji zaproponuje rozwiązania mogące zwiększyć zainteresowanie procesem (kanały dystrybucji informacji o konsultacjach możliwe do wdrożenia w ramach umowy oraz sposób organizacji procesu stanowiące odpowiedź na ograniczenia wynikające z ogłoszonego stanu epidemii), które po uzgodnieniu z wykonawcą wdroży w ramach niniejszej umowy. W ramach raportu nr 1 wykonawca opracuje w języku nietechnicznym informację (zostanie wykorzystana w miejscu udostępniania dokumentacji) dotyczącą udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentów (obejmującą m.in. wymogi prawa w tym zakresie, cele konsultacji, oczekiwania wobec uczestników, jak zostaną wykorzystane zebrane wnioski, gdzie będzie można znaleźć szczegółowe informacje, kiedy będzie można dowiedzieć się o sposobie uwzględnienia lub przyczynach dla których odmówiono uwzględnienia uwag i wniosków).

Etap przygotowania procesu: Najpóźniej w dniu przekazania raportu nr 2 Zamawiającemu, a przed rozpoczęciem udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentów ¹ zostanie:

- a) uzgodniony termin rozpoczęcia udziału społeczeństwa (w formie korespondencji elektronicznej zaakceptowany przez zamawiającego),
- b) przygotowana przez Wykonawcę informacja (projekt obwieszczenia/zawiadomienia) zgodnie z wymaganiami art. 39 *Ustawy ooś* - treść informacji będzie podlegać akceptacji przez Zamawiającego;
- c) przygotowany przez wykonawcę (po uprzedniej akceptacji przez zamawiającego) projekt formularza do zgłaszania uwag do projektów,
- d) przygotowana przez wykonawcę lista mailowa i adresowa podmiotów, które powinny otrzymać informację o rozpoczęciu procesu konsultacji (po uprzedniej akceptacji zamawiającego),

¹ Zgodnie z wymaganiami ustawy ooś w przypadku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania transgranicznego, termin przygotowania ostatecznej wersji raportu nr 3 ulega zawieszeniu. – więcej w pkt 15 OPZ.

- e) przygotowany przez wykonawcę adres/y email na który zgłaszane będą uwagi i wnioski. Adresy będą miały w nazwach charakterystyczne elementy odnoszące się do niniejszego procesu,
- f) dokonany przez Wykonawcę wybór (zaakceptowany przez Zamawiającego) tytułu prasowego o zasięgu ogólnokrajowym do publikacji zawiadomienia (treść uzgodniona z zamawiającym). Wykonawca dokona publikacji zawiadomienia w ramach wynagrodzenia umownego najpóźniej w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia udziału społeczeństwa;
- g) uzgodniony z Zamawiającym sposób przekazywania Zamawiającemu zebranych uwag i wniosków wraz z propozycją ich rozpatrzenia oraz zasady współpracy przy ocenie zebranych uwag i wniosków,
- h) opracowana przez wykonawcę i przekazana zamawiającemu (30 sztuk) ankieta papierowa udostępniana w miejscu wyłożenia dokumentów.
- i) przygotowana przez wykonawcę odpowiednia liczba egzemplarzy prognozy i projektu polityki w wersji papierowej i elektronicznej w celu przeprowadzenia opiniowania przez Organy w sytuacji kiedy taki wymóg zostanie zgłoszony przez zamawiającego.

Dodatkowo w celu przeprowadzenia konsultacji w miejscu wyłożenia dokumentu, Wykonawca wykona 5 egzemplarzy wersji papierowej Raportów nr 2 (uwzględniające ewentualne kolorowe elementy opracowania) wraz z załącznikami oraz 5 kopii w wersji elektronicznej - pdf (na nośniku danych USB). Powyższy materiał zostanie przekazany zamawiającemu najpóźniej na dzień przed datą rozpoczęcia udziału społeczeństwa. Prowadzone działania w tym zakresie muszą spełniać wymagania standardów informacyjnopromocyjnego i cyfrowego, określonych w załączniku nr 2 „Standardy dostępności dla polityki spójności 2014-2020” do Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020 lub każdego innego dokumentu, który zastąpi ww. Wytyczne w odniesieniu do polityki spójności 2021-2027.

Etap trwania procesu:

- Zamawiający zamieści na swojej stronie internetowej oraz tablicy ogłoszeń w swojej siedzibie, zawiadomienie dotyczące udziału społeczeństwa,
- Wykonawca niezwłocznie dokona wysyłki pism (przekazanych przez Zamawiającego) z informacją o rozpoczęciu procesu konsultacji społecznych *projektu oos i projektu Polityki lotniczej*,
- Wykonawca drogą elektroniczną dokona wysyłki zawiadomień o rozpoczęciu procesu konsultacji społecznych *projektu oos i projektu Polityki lotniczej* do podmiotów określonych na wcześniejszym etapie,
- Wykonawca będzie zbierał zgłaszane uwagi i wnioski oraz umieszczał je w tabeli (Excel). Uwagi i wnioski, które będą kierowane do Zamawiającego, Zamawiający będzie przekazywał wykonawcy uporządkowane w tabeli Excel. Wykonawca będzie monitorował ilość składnych uwag i wniosków, raportując zamawiającemu stan co 3 dzień w drodze korespondencji elektronicznej. Zebrane wnioski i uwagi wraz z odpowiedziami (na każdy wniosek i uwagę musi zostać sformułowana odpowiedź lub odniesienie) będą zamieszczane w osobnych tabelach dla prognozy i projektu polityki na bieżąco w formule

wcześniej uzgodnionej z zamawiającym w podziale na dotyczące: (1) SOOŚ i (2) projektu *Polityki lotniczej*. Uwagi, które zostaną zgłoszone po terminie również należy rozpatrzyć i wprowadzić do ww. raportów w osobnej części opisanej jako uwagi zgłoszone po terminie.

Etap zakończenia procesu: Po zakończeniu konsultacji społecznych, wszystkie uwagi i wnioski dotyczące oceny SOOŚ zostaną przeanalizowane i rozpatrzone przez Wykonawcę. Wykonawca przedstawi pisemną propozycję odniesienia się do zgłoszonych uwag i wniosków. Rozpatrując zgłoszone uwagi i wnioski (zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa) należy opisać w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione lub jeśli nie uwzględniono wskazać przyczyny, dla których odmówiono ich uwzględnienia. W przypadku uwzględnienia uwag i wniosków lub ich części należy przygotować propozycję zmian w *Prognozie ooś* (osobna rubryka). Sposób rozpatrzenia uwag i wniosków będzie podlegał uzgodnieniu i akceptacji zamawiającego (łącznie z wskazaniem na sposób danej uwagi czy wniosku). Raport będzie również zawierał osobny rozdział odnoszący się do uwag zgłoszonych przez Organy opiniujące również w podziale na poszczególne uwagi z propozycją odniesienia i sposobem ich rozpatrzenia. Raport musi w jasny sposób oddzielać uwagi zgłoszone do *Prognozy ooś* od uwag zgłoszonych do projektu *Polityki lotniczej*.