

Podsumowanie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko

Wybrane elementy Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu

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

ZAMAWIAJĄCY

Ministerstwo Infrastruktury

DATA / WERSJA: 13.09.2023

NUMER DOKUMENTU: 5071/5



Multiconsult

POLSKA

PROJEKT	<i>Wybrane elementy Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.).</i>	NUMER DOKUMENTU	5071/5
TYTUŁ	Podsumowanie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko	DYREKTOR PROJEKTU	Andrzej Krzyszczak
ZAMAWIAJĄCY	Ministerstwo Infrastruktury	PRZYGOTOWAŁ	Joanna Borzuchowska Izabela Grudzińska Katarzyna Mieczkowska Paulina Sękułska Piotr Poborski Piotr Szmit Andrzej Chyla Krzysztof Badora
		DZIAŁ MULTICONSULT POLSKA	Pion Doradztwa Technicznego i Środowiskowego

Spis treści

1	Wprowadzenie	6
1.1	Cel i zakres dokumentu	6
1.2	Ustalenia prognozy	9
2	Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych.....	11
3	Sposób uwzględnienia w PRLC ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania środowisko.....	13
4	Sposób uwzględnienia opinii właściwych organów.....	14
5	Udział społeczeństwa	18
5.1	Przebieg udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko	18
5.2	Uwagi i wnioski zgłoszone do PRLC i prognozy oraz korekty z tego wynikające	19
6	Postępowanie transgraniczne.....	21
7	Sposób uwzględnienia w PRLC propozycji dotyczących metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu	22

Spis rysunków

Rysunek 1 Schemat strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	8
---	---

Spis tabel

Tabela 1 Wykaz uwag Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska	14
Tabela 2 Wykaz uwag Głównego Inspektora Sanitarnego	17

Załączniki

Załącznik nr 1 Uzgodnienie organów co do zakresu i stopnia szczegółowości Prognozy

Załącznik nr 2 Opinie organów do PRLC i Prognozy

Załącznik nr 3 Wykaz uwag i odpowiedzi

Spis podstawowych skrótów i pojęć

PRLC	Polityka Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)
General Aviation	Lotnictwo ogólne, do którego kwalifikowane są loty szkoleniowe, loty dla własnych potrzeb gospodarczych lub zawodowych, loty rekreacyjne, prace lotnicze oraz operacje lotnicze: prywatne, fabryczne, korporacyjne i komercyjne z wyłączeniem lotów rozkładowych i wojskowych
GDOŚ	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
GIS	Główny Inspektor Sanitarny
SOOŚ	Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko
Ustawa OOŚ	Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.)

1 Wprowadzenie

1.1 Cel i zakres dokumentu

Niniejsze podsumowanie zostało opracowane na podstawie art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), dalej ustawa OOS.

Zgodnie z tym przepisem, do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

1. ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
2. opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58;
3. zgłoszone uwagi i wnioski;
4. wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
5. propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.), (dalej PRLC) jest strategicznym dokumentem o zasięgu ogólnokrajowym, który określa główne założenia w zakresie celów, kierunków i sposobów kreowania i realizacji rządowej polityki w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego. Dokument ten został sporządzony przez Ministerstwo Infrastruktury i będzie podlegał przyjęciu przez Radę Ministrów. Poprzednim dokumentem określającym rozwój tego sektora był Programu Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych z 2007 roku. Jednak w obliczu nowych uwarunkowań, podjęcia przez Rząd RP decyzji w zakresie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego, a także w związku z nową perspektywą finansową UE i koniecznością uwzględnienia nowych dokumentów strategicznych wyższego szczebla, zaistniała potrzeba przygotowania nowego dokumentu, jakim jest PRLC.

Na podstawie diagnozy stanu lotnictwa cywilnego i występujących potrzeb określono cel główny - wskazanie kierunków, w których powinien rozwijać się rynek lotniczy w Polsce, 2 cele strategiczne oraz kilkadziesiąt działań w 8 kierunkach interwencji. Z punktu widzenia podstawy strategicznej oceny, tj. ochrony środowiska, najważniejsze są zadania związane z rozwojem lotnisk, w tym infrastruktury portów lotniczych, rynku General Aviation oraz cargo, a także rozwój sieci TEN-T w Polsce. Bardzo istotny jest również kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, w ramach którego przewiduje się działania w zakresie wykorzystania alternatywnych paliw lotniczych, ograniczenie emisji zanieczyszczeń do poziomu zerowej emisyjności, adaptacje do zmian klimatu, ograniczenie hałasu lotniczego.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko PRLC rozpoczęła się, w myśl art. 53 ustawy OOS, uzgodnieniem zakresu i stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko. Uzgodnienia zawarto w załączniku nr 1. Zakres Prognozy do PRLC został uzgodniony z:

- Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska (pismem z dnia 28 maja 2021 r. znak DOOS-TSOOS.411.14.2021.TW/KSZ), który określił zakres zgodny z art. 51 ust. 2 ustawy OOS, a dodatkowo zwrócił uwagę na potencjalne oddziaływania transgraniczne, rozwiązania alternatywne, a także kwestie zmiany klimatu i bioróżnorodność,
- Głównym Inspektorem Sanitarnym (pismem z dnia 10 czerwca 2021 r. znak HŚ.BW.530.6.2021), który określił zakres Prognozy zgodny z art. 51 ust. 2 oraz art. 52 ust. 1 i 2 ustawy OOS, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na stan zdrowia ludzi w zakresie: narażenia na hałas,

poła elektromagnetyczne i zanieczyszczenie powietrza oraz zagrożeń dla ujęć wód oraz wód podziemnych.

Następnie, zgodnie z art. 51 ust. 1 ustawy OOŚ, w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko opracowano Prognozę oddziaływania na środowisko, jako dokument podsumowujący potencjalne oddziaływania celów i kierunków określonych w PRLC na środowisko.

Stopień szczegółowości analiz w Prognozie dostosowano do stopnia szczegółowości PRLC. Analizowany dokument (PRLC) nie wyznacza konkretnych inwestycji, ale odnosi się do lokalizacji cywilnych lotnisk użytku publicznego w Polsce. Z tego względu, w prognozie oddziaływania na środowisko do PRLC, zastosowano pogłębione analizy odnoszące się do poziomu lotnisk wskazanych w PRLC, dla których opracowano Karty Identyfikacji Uwarunkowań Środowiskowych. Celem kart była identyfikacja głównych uwarunkowań środowiskowych oraz innych inwestycji, które są zrealizowane lub są planowane w otoczeniu lotnisk. Dzięki temu zidentyfikowane zostały ewentualne potencjalne hot-spot'y wskazujące na możliwość wystąpienia potencjalnych oddziaływań skumulowanych.

W pozostałym zakresie ocena oddziaływania dokumentu bazuje na wiedzy ogólnej na temat wpływu na środowisko określonych typów przedsięwzięć przewidywanych do realizacji, bez szczegółowej analizy rozwiązań i bez oceny konkretnych warunków środowiskowych, w których mogą one być realizowane. Wyjątkiem jest odniesienie się w Prognozie do Centralnego Portu Komunikacyjnego, jako przedsięwzięcia, które w czasie prac nad Prognozą miało prowadzoną procedurę oceny oddziaływania na środowisko, zakończoną wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nie analizowano jego oddziaływań na środowisko lecz opisano wyniki tych analiz, jako przykładowego lotniska realizowanego od początku, w nowej lokalizacji.

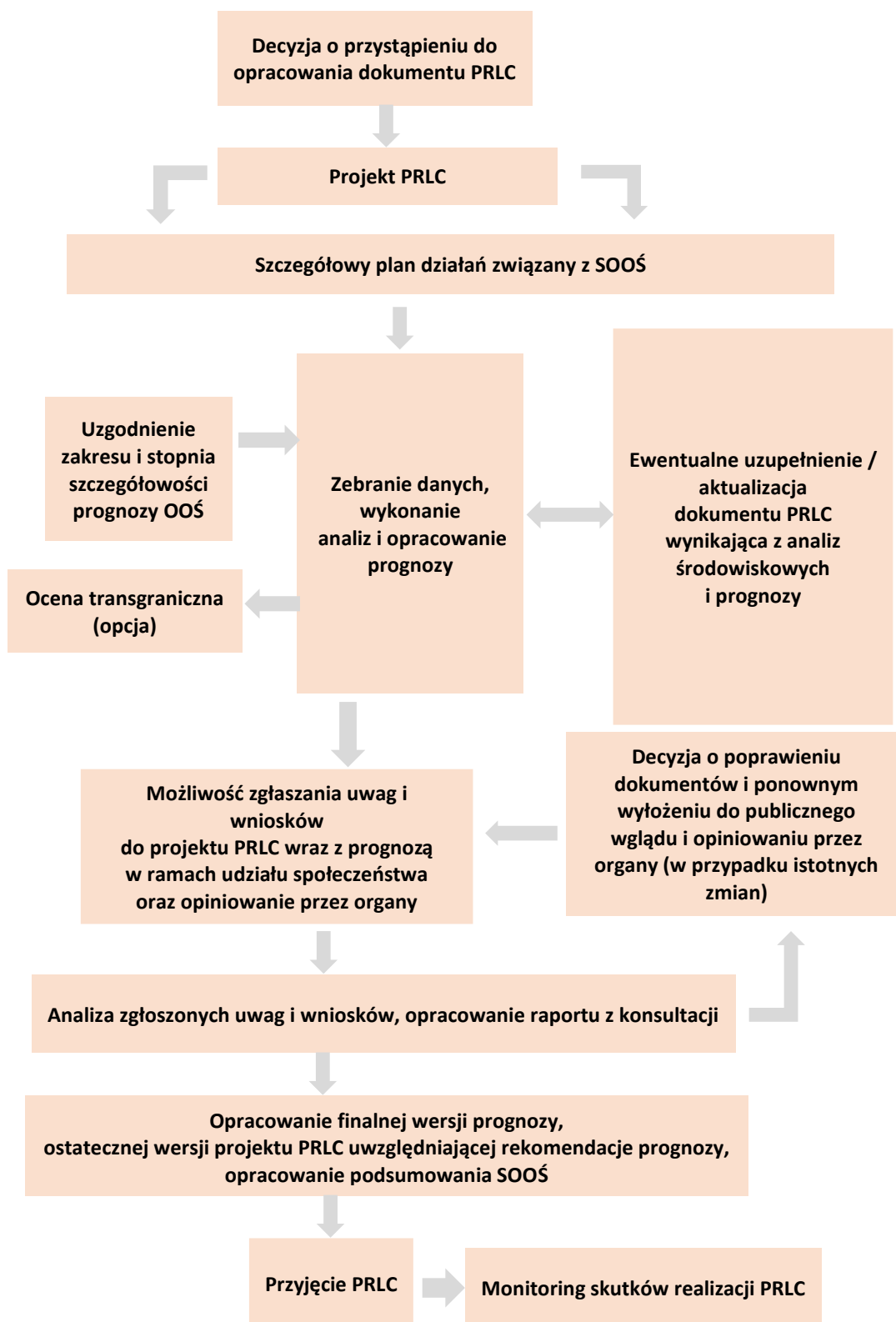
Następnie, zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy OOŚ Projekt PRLC wraz z Prognozą został poddany udziałowi społecznemu (szczegółowe informacje o wnioskach i uwagach zawarto w załączniku nr 3) oraz, zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy OOŚ, uzyskano opinie o obu dokumentach od następujących organów (opinie zawarto w załączniku nr 2):

- Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (pismem z dnia 9 sierpnia 2023 r., znak DOOŚ-TSOOŚ.410.12.2023.BW/AP),
- Głównego Inspektora Sanitarnego (pismem z dnia 3 sierpnia 2023 r., znak HŚ.NZ.530.10.2023.PS).

Po zakończeniu udziału społecznego i otrzymaniu ww. opinii, skorygowano projekt PRLC i Prognozę uwzględniając wnioski i uwagi. Szczegółowe informacje opisano w rozdziale 4 i 5. Zakres zmian i uzupełnień nie wymaga ponowienia procedury SOOŚ.

Poniżej przedstawiono ogólny schemat postępowania SOOŚ.

RYSUNEK 1 SCHEMAT STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO



Źródło: opracowanie własne

1.2 Ustalenia prognozy

W ramach analiz, których wynikiem była Prognoza oddziaływania na środowisko PRLC, posłużono się kilkoma metodami, z których najbardziej istotną w ramach oceny merytorycznej zawartości PRLC i jego skutków w środowisku jest tzw. metoda "przez cele". W ramach tej metody w Prognozie oceniono wpływ planowanych działań na realizację strategicznych celów ochrony środowiska. Cele te zostały wskazane w innych, nadrzędnych względem PRLC krajowych dokumentach strategicznych oraz porozumieniach międzynarodowych. Autorzy Prognozy wyróżnili 9 strategicznych celów ochrony środowiska:

- Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa ludzi;
- Ochrona bioróżnorodności;
- Wspieranie osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód;
- Ochrona powietrza;
- Dążenie do neutralności klimatycznej i przygotowanie na zmiany klimatu;
- Ochrona powierzchni ziemi w tym gleb;
- Ochrona, a jeżeli to możliwe poprawa walorów krajobrazowych;
- Ochrona dziedzictwa kulturowego;
- Cele społeczno-gospodarcze i ochrona dóbr materialnych o dużej wartości.

Tak określone cele ochrony środowiska obejmują swoim zakresem wszystkie elementy środowiska, które zgodnie z prawem powinny podlegać strategicznej ocenie oddziaływania, czyli: ludzi, różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne. Analiza wpływu na cele środowiska każdorazowo związana była z odpowiedziami na pytania weryfikujące i uwzględniające zagadnienia poruszane w uzgodnieniach Prognozy przez organy.

W prognozie odniesiono się również do potencjalnych oddziaływań skumulowanych, jakie mogą mieć miejsce w wyniku realizacji PRLC oraz wdrożenia innych dokumentów strategicznych, których kierunki i działania mogą mieć wpływ na środowisko na terenie województwa lubuskiego.

Prognoza została opracowana zgodnie z wymogami prawa co do zakresu tego typu dokumentu (art. 51 ust. 2 ustawy OOŚ) oraz biorąc pod uwagę uzgodnienia z właściwymi organami, stan współczesnej wiedzy, niepewności, a także stopień szczegółowości ocenianego dokumentu, jakim jest PRLC.

W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, że oceniany dokument wpisuje się w ideę rozwoju zrównoważonego i spełnia warunki braku znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. W metodyce zastosowanej w Prognozie dla PRLC oddziaływania o największym natężeniu, zostały określone terminem *konflikt*, zamiast *znacząco negatywny* i opisany jako sytuacja, kiedy wdrożenie PRLC niesie ze sobą niemożliwe do uniknięcia konflikty w kontekście możliwości realizacji celu, co powoduje konieczność zmiany PRLC lub – na poziomie konkretnych przedsięwzięć - zastosowania kompensacji, czyli odtworzenia niszczonych zasobów środowiska. Z definicji tej wynika, że jest to niemożliwy do uniknięcia brak zgodności celów wynikających z PRLC oraz strategicznych celów ochrony środowiska. Celowo nie użyto określenia *znacząco negatywny*, ponieważ w powszechnie stosowanych metodykach jest on przypisany analizom prowadzonym w odniesieniu do receptora dla indywidualnych przedsięwzięć.

Po przeprowadzeniu wieloaspektowej oceny wpływu dokumentu na środowisko nie zidentyfikowano oddziaływań uniemożliwiających przyjęcie PRLC. Zgodnie z ustawą OOŚ, przesłanką wykluczającą przyjęcie dokumentu jest stwierdzenie znacząco negatywnego oddziaływania ustaleń dokumentu na obszary Natura 2000. Ze względu na kierunek interwencji PRLC polegający na rozwoju istniejących lotnisk w Polsce, możliwe było przeprowadzenie pogłębionych analiz m.in. względem obszarów Natura 2000. Wyniki tych analiz doprowadziły do wniosku o braku konfliktu względem celu: ochrona bioróżnorodności, a w tym

obszarów Natura 2000. Z kolei przeprowadzona dla planowanego nowego portu lotniczego CPK ocena oddziaływania na środowisko na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wykluczyła znaczące negatywne oddziaływania na obszary Natura 2000 na skutek realizacji tego przedsięwzięcia. Pozostałe analizowane cele środowiskowe, poza jednym, również nie są zagrożone. Jedynie w odniesieniu do celu: ochrona powietrza, zidentyfikowano możliwy konflikt w zakresie wpływu rozwoju sieci lotnisk na emisję zanieczyszczeń transportowych. W Prognozie stwierdzono, że intensyfikacja ruchu lotniczego, pomimo planowanych zmian paliw konwencjonalnych na paliwa alternatywne, pozwoli ewentualnie na zmniejszenie emisji CO₂ (który nie jest zaliczany do zanieczyszczeń powietrza), jednak nie gwarantuje zmniejszenia emisji innych zanieczyszczeń powietrza. W odniesieniu do tego aspektu oddziaływania prognoza obciążona jest dużą niepewnością. Z pewnością należy dążyć do zwiększenia udziału paliw alternatywnych i wykorzystania napędów elektrycznych, a dodatkowo wdrażać dostępne rozwiązania technologiczne i innowacyjne, aby łagodzić wpływ ruchu lotniczego na stan jakości powietrza. Okoliczności te nie doprowadziły do zmian w PRLC, ponieważ ich przyczyną jest główny cel dokumentu oraz obydwa cele szczegółowe, czyli rozwój lotnictwa cywilnego, przekładający się na rozwój gospodarczy Polski. W tej sytuacji rezygnacja z rozwoju lotnictwa podważałaby sens tworzenia tego dokumentu. Z kolei szereg działań przewidzianych w odniesieniu do ochrony środowiska, które będą łagodziły negatywne oddziaływania realizacji ustaleń PRLC, należy uznać za pozytywne i niezbędne, natomiast kolejne szczegółowe rozwiązania mogą zostać zaproponowane dopiero na etapie oceny oddziaływania indywidualnych przedsięwzięć.

Pozytywny wpływ na cele środowiskowe będą miały liczne działania organizacyjne oraz pro środowiskowe, określone przede wszystkim w kierunku interwencji VII, takie jak np. tworzenie warunków do wykorzystania paliw alternatywnych, rozwijanie technologii ekologicznych, rozwój alternatywnych źródeł energii, wsparcie mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂, wymiana floty pojazdów w portach lotniczych na pojazdy napędzane paliwami zeroemisyjnymi, wspieranie działań prowadzących do ograniczania emisji hałasu.

2 Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt. 3 lit. b) ustawy OOŚ prognoza oddziaływania na środowisko przedstawia, biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru – rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

Kierunki interwencji i szczegółowe zadania PRLC są zdywersyfikowane ze względu na potrzebę realizacji i uwzględnienia wniosków z innych dokumentów. Obejmują ponadto nie tylko sferę ochrony środowiska, ale niezwykle istotną i mocno eksponowaną w tych dokumentach sferę rozwoju społecznego, a także nowoczesnej gospodarki. W wyniku analiz rozwiązań alternatywnych przeprowadzonych w Prognozie stwierdzono, że PRLC uwzględnia wszystkie kluczowe europejskie i światowe trendy w zakresie ochrony środowiska w transporcie lotniczym i z tego względu w prognozie nie zostały sformułowane rozwiązania alternatywne. Stwierdzenie to uzasadniają poniższe, istotne z punktu widzenia ochrony środowiska, okoliczności:

1. Kierunek interwencji I - Rozwój sieci lotnisk w Polsce zakłada zdywersyfikowany ale systemowy (w pewnym zakresie komplementarny i połączony) rozwój sieci lotnisk, z siecią podstawową obejmującą główny węzeł transferowy dla Polski i Regionu (Europa Środkowo-Wschodnia) – docelowo CPK, wiodące regionalne porty lotnicze (w sieci TEN-T) – Kraków, Katowice, Gdańsk, Poznań, Wrocław, rozwijające się regionalne porty lotnicze (w sieci TEN-T) – Rzeszów, Łódź, Szczecin, Bydgoszcz oraz pozostałe porty lotnicze, w tym także dopełniające białe plamy lotniczej dostępności. Każdy z elementów tego systemu dedykowany jest różnym typom operacji lotniczych (segmentom rynku lotniczego), a jednocześnie zakłada się ich wzajemne uzupełnianie. Ewentualną alternatywą środowiskową do takiego systemu byłoby stworzenie układu bardziej zdywersyfikowanego i ukierunkowanego na różne segmenty rynku lotniczego. Obniżałby on rangę CPK jako huba o znaczeniu globalnym i zwiększał rangę lotnisk regionalnych. Zrealizowanie takiego wariantu zmniejszałoby obciążenie środowiskowe przy CPK, natomiast silnie zwiększyłoby oddziaływanie w lotniskach regionalnych związane z obciążeniem operacjami lotniczymi. W tym scenariuszu konieczna byłaby rozbudowa sieci lotnisk regionalnych z wszystkimi negatywnymi oddziaływaniami. Wariant ten spełnia co prawda warunki racjonalności środowiskowej ponieważ dywersyfikacja przestrzenna oddziaływań na środowisko jest co do zasady rozwiązaniem służącym ochronie środowiska, ale pogorszenie stanu środowiska i zwiększenie negatywnych presji w kilkunastu miejscach na rzecz zmniejszenia w jednym (CPK) jest rozwiązaniem mniej korzystnym niż zakłada polityka.
2. Kierunek interwencji VII - Ochrona środowiska uwzględnia wszystkie istotne dla ochrony środowiska w transporcie lotniczym instrumenty polityki rozwoju. W zakresie paliw alternatywnych przewiduje rozwój napędów elektrycznych i wodorowych, a w okresie przejściowym zrównoważonych paliw lotniczych SAF. Polityka rozwoju lotnictwa w Polsce będzie uwzględniać zmiany w konstrukcjach statków powietrznych i sprzętu obsługi lotnisk związanych z dążeniem do zeroemisowości transportu lotniczego; obejmuje również działania w zakresie procedur operacyjnych ograniczających zasięg oddziaływania hałasu podczas operacji startów i lądowań. Realizacja dokumentu będzie skutkować postępowaniem redukcji hałasu lotniczego u źródła zarówno w zakresie statków powietrznych jak i urządzeń oraz pojazdów pracujących w portach.

3. W zakresie ochrony środowiska zapisy projektu PRLC uwzględniają również prowadzenie odpowiedniej polityki dla ochrony walorów przyrodniczych (w tym ograniczenia kolizji ptaków ze statkami powietrznymi przez wdrożenie i rozwój systemów monitorowania awifauny), a także gospodarkę w obiegu zamkniętym, związaną z zapobieganiem powstawaniu odpadów i ich odzysk. Zapisy te również będą skutkować zmniejszeniem konfliktów ze środowiskiem przyrodniczym i wpisują się w nowoczesne trendy rozwoju transportu lotniczego.

W ocenie rozwiązań alternatywnych scenariusz skrajnie ekologiczny, w którym wszystkie cele i kierunki działań oraz idące za nimi środki skierowane byłyby na ochronę środowiska jest możliwy do sformułowania, jednakże generalnie nie spełniałby on celu głównego jakim jest zrównoważony rozwój kraju. Możliwe do określenia scenariusze oparte o działania realizujące kierunki interwencji i zadania szczegółowe musiałyby być porównywalne lub lepsze pod względem realizacji celów rozwojowych społeczno-gospodarczych i wykazywać porównywalny lub lepszy poziom zabezpieczenia środowiska przyrodniczego. Przeprowadzona w ramach formułowania PRLC analiza nie wyłoniła takich działań. Należy więc uznać, że zaproponowany scenariusz jest optymalny pod względem realizacji wizji na rok 2030 z perspektywą 2040.

Należy ponadto podkreślić, że Prognoza nie omawiała zasadności budowy nowego portu lotniczego CPK, gdyż inwestycja ta nie wynika z dokumentu PRLC, a z innych nadrzędnych dokumentów strategicznych przyjętych wcześniej.

3 Sposób uwzględnienia w PRLC ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania środowisko

Z uwagi na charakter działań wskazanych do realizacji w PRLC oraz rodzaj zidentyfikowanych oddziaływań na poszczególne cele ochrony środowiska i tym samym komponenty środowiska, dokument nie wymagał zmiany pod kątem ustaleń zawartych w Prognozie w odniesieniu do celów, kierunków interwencji i działań, co zostało szczerzej opisane w rozdziale 1.2.

W Prognozie sformułowano 6 rekomendacji do uwzględnienia w projekcie PRLC, dzięki którym projekt dokumentu strategicznego będzie w lepszy sposób odpowiadał na aktualne wyzwania i kierunki związane z ochroną środowiska. Dotyczyły one Kierunków interwencji I i II, intermodalności oraz oddziaływań skumulowanych.

Większość proponowanych korekt została oceniona przez autorów Prognozy jako istotna, wymagająca wprowadzenia, aby pełniej uwzględnić zasadę zrównoważonego rozwoju i spełnić wymagania związane z ochroną środowiska. Wszystkie merytoryczne propozycje zostały uwzględnione w zaktualizowanej wersji PRLC.

4 Sposób uwzględnienia opinii właściwych organów

W ramach strategicznej oceny oddziaływania PRLC, na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy OOS, pozyskano opinie właściwych organów, tj. Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego.

Otrzymane opinie stanowią załącznik nr 2 do Podsumowania.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ocenił, że poziom szczegółowości przedstawionych analiz, odpowiada poziomowi szczegółowości zapisów projektu PRLC. Jednocześnie organ zwrócił uwagę na kilka kwestii, które pozwoliłyby ulepszyć opracowaną Prognozę. Wszystkie uwagi i wskazówki organu zostały uwzględnione w Prognozie, poprzez dokonanie poprawek i uzupełnień w odpowiednich rozdziałach Prognozy oraz dostosowanie całego opracowania do zmian.

Wykaz uwag GDOŚ znajduje się w poniższej tabeli.

TABELA 1 WYKAZ UWAG GENERALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA

Lp.	Uwaga GDOŚ	Sposób uwzględnienia uwagi
1	Ze względu na działania przewidziane w projekcie PRLC dotyczące przeniesienia ruchu na lotnisko CPK, a nie potrzeby jego budowy, w prognozie przytoczono dostępne dane zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla tej inwestycji. Dane te wykorzystano w celu przedstawienia oddziaływań, które mogą wystąpić w przypadku realizacji nowej infrastruktury lotniskowej, bądź rozbudowy istniejących obiektów (Tabela 9, str. 117). Biorąc pod uwagę, że 7 lipca 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla CPK (znak: WOOŚ-II.420.85.2022.MP.278), należy uzupełnić dokumentację o ostateczne ustalenia w niej zawarte, w szczególności związane z działaniami ograniczającymi, minimalizującymi i kompensacyjnymi.	Uwaga uwzględniona. W rozdziale 7.11 Prognozy pt. Potencjalne oddziaływania związane z budową i rozbudową lotnisk, sporządzonym na przykładzie CPK, dodatkowo opisano kluczowe ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydanej dla tego przedsięwzięcia 7 lipca 2023 r.
2	Na potrzeby metodyki oceny zastosowano skalę opisaną w Tabeli 2 prognozy. W przypadku oddziaływań negatywnych przewidziano oddziaływania nieznacznie negatywne (-), oddziaływania negatywne (--) oraz konflikt (---). Skala nie przewiduje oddziaływań znaczących negatywnych, których identyfikacja bądź wykluczenie możliwości wystąpienia jest jednym z podstawowych zadań prognozy. Nie jest jasne czy poprzez konflikt należy rozumieć oddziaływania znaczące negatywne. Należy to zatem wyjaśnić i przedstawić w prognozie stosowne wnioski. Możliwość zaistnienia konfliktu zidentyfikowano w Załączniku 4 do prognozy (Tabele oceny oddziaływania PRLC na strategiczne cele ochrony środowiska) w przypadku celu „ochrona	Uwaga uwzględniona. Rozdział 3 Prognozy pt. Metodyka, uzupełniono o wyjaśnienie znaczenia terminu <i>konflikt</i> . W zakresie stwierdzonego konfliktu dla celu ochrona powietrza, odpowiednie wnioski i wyjaśnienia zawierał już rozdział 7.6. Dodatkowe wyjaśnienia zawarto w rozdziale 1.2 niniejszego Podsumowania.

Lp.	Uwaga GDOŚ	Sposób uwzględnienia uwagi
	powietrza”	
3	<p>Jeżeli chodzi o zidentyfikowane oddziaływania na obszary Natura 2000, w prognozie stwierdzono, że <i>jedynie w przypadku portu lotniczego Mazury-Szymany uwarunkowania ochrony ptaków Natura 2000 mogą potencjalnie utrudniać realizację PRLC oraz (...) wśród 15 portów lotniczych, które w przyszłości mogą się rozbudowywać i zwiększyć intensywność operacji lotniczych jedynie port lotniczy Olsztyn-Mazury położony jest w obrębie OSO Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka na skraju Puszczy (...).</i> Biorąc pod uwagę powyższe, przedmiotową prognozę należy uzupełnić o dodatkową analizę czy w przypadku rozbudowy ww. lotniska istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań nie tylko na integralność ostoi, ale też na przedmioty ochrony dla wspomnianego obszaru chronionego. Ponownie należy przeanalizować możliwość wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000. W przypadku identyfikacji znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 lub braku możliwości wykluczenia tego oddziaływania, zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś, konieczne jest dokonanie i przedstawienie analizy przesłanek, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336, ze zm.).</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Rozdział 7.3 Prognozy pt. Wpływ na realizację celu „Ochrona bioróżnorodności”, został uzupełniony o pogłębioną analizę oddziaływania rozbudowy lotniska Mazury-Szymany na obszar Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka. Na tej podstawie sformułowano wniosek o braku znacząco negatywnego wpływu realizacji PRLC, na przedmioty ochrony powyższego obszaru Natura 2000.</p>
4	<p>W tabeli 9 wskazane zostały potencjalne oddziaływania związane z budową i rozbudową lotnisk dla różnych komponentów środowiska, zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji. Są to głównie oddziaływania negatywne. Także w Załączniku 4 Tabele ocenne zidentyfikowane zostały możliwe oddziaływania negatywne w kontekście bioróżnorodności, ochrony powietrza czy krajobrazu. (...) W prognozie nie zostały jednak zaproponowane żadne działania zapobiegające, ograniczające lub kompensacyjne, a jedynie rekomendacje do uwzględnienia w projekcie PRLC (Tabela 11). Wobec tego rozwiązania te należy uzupełnić.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Po rozdziale 10.2. dodany rozdział 10.3 pt. Identyfikacja możliwych środków minimalizujących, w których zawarto uzupełniający katalog możliwych do zastosowania środków, z podziałem na fazę realizacji i fazę eksploatacji.</p>
5	W związku ze zidentyfikowanymi możliwymi	

Lp.	Uwaga GDOŚ	Sposób uwzględnienia uwagi
	oddziaływaniami skumulowanymi w obrębie poszczególnych portów lotniczych, które będą związane z rozwojem infrastruktury transportowej, w prognozie należy zaproponować możliwe do zastosowania działania łagodzące/ograniczające te kumulacje. Nie jest właściwe przeniesienie rekomendacji w tym zakresie na etap oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych przedsięwzięć.	Uwaga uwzględniona. Rozdział 8 pt. Potencjalne oddziaływania skumulowane, uzupełniono o wykaz działań minimalizujących, względem oddziaływań skumulowanych.
6	Monitoring skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko zobowiązany jest prowadzić organ opracowujący projekt dokumentu, a nie organ opracowujący projekt prognozy jak napisano na str. 132 prognozy. Organem odpowiedzialnym za opracowanie projektu PRLC, a zatem monitoring jest Ministerstwo Infrastruktury.	Uwaga uwzględniona. W rozdziale 11 pt. Propozycja monitoringu skutków realizacji dokumentu PRL na środowisko, skorygowano błędny zapis.
7	Odnośnie zalecenia przedstawionego na str. 132 <i>Należy również mieć na uwadze, że wyniki monitoringu poszczególnych obszarów środowiska, będą obrazowały zmiany w środowisku, które będą wynikiem wielu czynników wzajemnego oddziaływania szeregu przedsięwzięć, nie tylko realizowanych w ramach PRLC, ale także innych polityk, strategii, instrumentów finansowych i programów. Planując i prowadząc działania monitoringowe należy zadbać o koordynację działań z pozostałymi podmiotami odpowiedzialnymi za monitoring, wynikający z innych dokumentów strategicznych w dziedzinie transportu oraz każdorazowo dokonywać oceny źródeł zmian w środowisku. Warto wskazać o jakie dokumenty strategiczne chodzi oraz z jakimi podmiotami należy skoordynować działania monitoringowe.</i>	Uwaga uwzględniona. Rozdział 11 pt. Propozycja monitoringu skutków realizacji dokumentu PRL na środowisko, uzupełniono o wskazanie dokumentów strategicznych.
8	Na str. 16 prognozy podano błędną podstawę prawną opracowania prognozy – art. 46 ust. 2 ustawy ooś, który dotyczy projektów zmian dokumentów, prawidłowa podstawa to art. 46 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś.	Uwaga uwzględniona. W rozdziale 2.1 pt. Podstawa formalno-prawna prognozy oddziaływania na środowisko, skorygowano błędną podstawę prawną.
9	Część informacji w rozdziale 5.13 Istniejące problemy ochrony środowiska zaczerpnięto z artykułu	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Uwaga GDOŚ	Sposób uwzględnienia uwagi
	opublikowanego na stronie internetowej firmy ESBUD Zakład przetwarzania odpadów. Przytoczone stwierdzenia sprawiają wrażenie prywatnej opinii. Rozdział należy opracować w oparciu o źródła naukowe.	Rozdział 5.13 pt. Istniejące problemy ochrony środowiska, został przeredagowany. Wskazane w uwadze źródło nie zostało wykorzystane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie pisma GDOŚ z dnia 9 sierpnia 2023 r., znak DOOŚ-TSOOŚ.410.12.2023.BW/AP

Główny Inspektor Sanitarny w swojej opinii poinformował, że nie wnosi uwag do dokumentów w zakresie narażenia na hałas, zanieczyszczenia powietrza oraz wód. Jednocześnie organ zwrócił uwagę na potrzebę uzupełnienia Prognozy w zakresie narażenia na pola elektromagnetyczne. W poniższej tabeli wskazano pełne brzmienie uwagi i sposób jej uwzględnienia.

TABELA 2 WYKAZ UWAG GŁÓWNEGO INSPEKTORA SANITARNEGO

Lp.	Uwaga GIS	Sposób uwzględnienia uwagi
	<p>W przedłożonej Prognozie (...) wskazano również, że kluczowymi działaniami poprawiającymi bezpieczeństwo ludzi związanymi z ww. Polityką są m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zapewnienie i utrzymanie infrastruktury dla obszarowych (RNAV) procedur SID i STAR oraz procedur oczekiwania (holding), w oparciu o nawigację RNAV a tam gdzie to będzie niezbędne także dla konwencjonalnych procedur; – zapewnienie minimalnej sieci operacyjnej VOR/DME i DME/DME na wypadek awarii GNSS; – rozbudowanie sieci radiolatarni DME (dla zapewnienia backupu w ENR i TMA dla nawigacji obszarowej RNAV GNSS); – realizacja projektów inwestycyjnych zmierzających do zakończenia obecnego etapu modernizacji infrastruktury dozoru, zgodnego z SESAR. <p>Wobec powyższego Prognoza oddziaływania na środowisko winna uwzględniać również wpływ planowanej infrastruktury lotniskowej m.in. w aspekcie planowanego powstania nowej sieci radiolatarni oraz stacji bazowych telefonii komórkowej na środowisko, w tym na zdrowie ludzi, w zakresie narażenia na pola elektromagnetyczne.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Rozdział 7.2 pt. Wpływ na realizację celu „Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa ludzi”, został uzupełniony o analizę wpływu w zakresie narażenia na pola elektromagnetyczne.</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie pisma GIS z dnia 3 sierpnia 2023 r., znak HŚ.NZ.530.10.2023.PS

Dokonane uzupełnienia i doprecyzowania nie zmieniły głównych wniosków wynikających z Prognozy oddziaływania na środowisko.

5 Udział społeczeństwa

5.1 Przebieg udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko

W ramach prac nad dokumentem PRLC oraz strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, przeprowadzono ogólnopolskie konsultacje społeczne, które trwały od 8 lipca do 7 sierpnia 2023 r. Konsultacje te stanowiły element udziału społecznego określonego w ustawie OOŚ. Wszyscy zainteresowani mogli zapoznać się z ww. dokumentami tj. z projektem Polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.), oraz projektem Prognozy oddziaływania na środowisko ww. dokumentu, a także mogli złożyć uwagi i wnioski do obu dokumentów. Umożliwiono następującą formę zapoznania się z dokumentami:

- wgląd do wersji papierowych i elektronicznych w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury w ww. terminie w godzinach 9.00-15.00,
- wgląd do wersji elektronicznych zamieszczonych na stronie: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/obwieszczenie-z-7-lipca-2023-r>

Celem konsultacji społecznych było umożliwienie każdemu obywatelowi możliwości wyrażenia swojej opinii o tych dwóch dokumentach.

Obwieszczenie o przystąpieniu do konsultacji społecznych zostało zamieszczone na stronie Ministerstwa Infrastruktury oraz w ogólnopolskim dzienniku – Gazeta Wyborcza w dniu 07.07.2023 r.

Informacja dotycząca konsultacji społecznych została również zamieszczona na wielu ogólnopolskich portalach internetowych, m. in:

- na stronie „Strefa Biznesu”: <https://strefabiznesu.pl/ruszyly-wazne-konsultacje-spoeczne-dotyczace-lotnictwa-uwaga-samolot-przelatujacy-nad-osiedlem-moze-obnizyc-cene-twojej/ar/c3-17707743>
- na stronie „Warto Wiedzieć”: <https://wartowiedziec.pl/komunikacja-i-transport/60708-jaka-bedzie-polityka-rozwoju-lotnictwa-cywilnego-ruszaja-konsultacje-spoeczne>
- na stronie „Wirtualny Nowy Przemysł”: <https://www.wnp.pl/logistyka/mi-ruszaja-konsultacje-spoeczne-polityki-rozwoju-lotnictwa-cywilnego-w-polsce-do-2030-r,729598.html>
- w zakładce Aktualności na stronie Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/ruszaja-konsultacje-spoeczne-oceny-oddziaływania-na-srodowisko-polityki-rozwoju-lotnictwa-cywilnego-w-polsce-do-2030-r-z-perspektywa-do-2040-r>

Obywatele mieli możliwość zgłaszania uwag w dowolnej formie, także bez konieczności podawania danych osobowych. Dostępne opcje zostały wymienione poniżej:

- za pośrednictwem ankiety online zamieszczonej na stronie internetowej: <https://forms.office.com/e/UxSRuNQVKc>,
- przesyłając drogą pocztową lub kurierem na adres Departamentu Lotnictwa, Ministerstwa Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa,
- składając osobiście w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury (Kancelaria Główna),
- przesyłając pocztą elektroniczną na adres e-mail: konsultacje_prlc@multiconsult.com.pl,

- ustnie do protokołu w godzinach od 9.00- 15.00 w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa.

Ponadto, do następujących podmiotów zostały bezpośrednio wysłane pisma z informacją o rozpoczęciu konsultacji społecznych:

- Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach, ul. Wolności 90, 42-625 Ożarówce;
- Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin Sp. z o.o., ul. gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102, Nowy Dwór Mazowiecki;
- Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o., ul. kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
- Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych, ul. Sanguszkii 1, 00-222 Warszawa;
- Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- Port Lotniczy im. Ignacego Paderewskiego Bydgoszcz S.A., Al. Jana Pawła II 158, 85-151 Bydgoszcz;
- Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
- Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- Port Lotniczy Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność Sp. z o.o., Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
- Port Lotniczy Wrocław Sp. z o.o., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
- Polskie Porty Lotnicze S.A., ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- Warmia i Mazury Sp. z o.o., Szymanii 150, 12-100 Szczytno;
- Związek Regionalnych Portów Lotniczych, ul. Złota 59,
- Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- Polskie Linie Lotnicze LOT, ul. Komitetu Obrony Robotników 43, 02-146 Warszawa
- Linie lotnicze Enter Air, ul. Komitetu Obrony Robotników 74, 02-146 Warszawa, Polska
- Rada Przewoźników Lotniczych BARIP Polska, Adama Mickiewicza 23, 01-517 Warszawa.

5.2 Uwagi i wnioski zgłoszone do PRLC i prognozy oraz korekty z tego wynikające

Konsultacje społeczne, dotyczące zarówno dokumentu strategicznego jak i Prognozy, spotkały się z dużym zainteresowaniem, zwłaszcza wśród osób powiązanych ze środowiskiem lotniczym. Większość uwag odnosiła się do projektu PRLC, gdzie wskazywano obszary, w których konieczna jest zmiana zapisów oraz doszczegółowienie informacji zawartych w dokumencie. Znaczna część uwag odnosiła się do konieczności uwzględnienia aktualnych prognoz ruchu uwzględniający okres po pandemii COVID oraz agresję Federacji Rosyjskiej na Ukrainę. Poruszone zostały również kwestie budowy CPK oraz rozwoju innych lotnisk w Polsce.

Łączna ilość zebranych uwag wynosiła 442, z czego 379 uwag dotyczyło projektu PRLC, natomiast 63 uwagi odnosiły się do Prognozy. Ilość uwag i zainteresowanie omawianym tematem pokazuje jak duże znaczenie ma ta polityka dla całego środowiska lotniczego.

Większość uwag (blisko 250) została uwzględniona w obu dokumentach bądź przyjęta do wiadomości, po dokonaniu przez autorów dokumentów, oceny, że zmiany nie są konieczne. Około 200 uwag, po ich przeanalizowaniu, zostało odrzuconych z podaniem uzasadnienia.

Szczegółowy wykaz wniesionych uwag oraz informacja o sposobie i zakresie ich uwzględnienia, znajduje się w załączniku nr 3.

6 Postępowanie transgraniczne

Oddziaływanie transgraniczne realizacji PRLC wynika zarówno z charakteru działalności, dla której tworzy się politykę (transport lotniczy pasażerski i cargo, w tym głównie międzynarodowy biorąc pod uwagę liczbę operacji i ilości przewożonych towarów), jak i samych zapisów polityki stawiającej na organizację globalnego huba lotniskowego Centralnego Portu Lotniczego, a także zakładającej rozwój sieci lotnisk i lądowisk rangi regionalnej i lokalnej. Oddziaływania transgraniczne wynikają z powiązań polskich portów lotniczych z lotniskami w innych krajach. Wzrost powiązań i intensywności operacji lotniczych międzynarodowych, który nastąpi niezależnie od realizacji PRLC, może spowodować nasilenie istniejących oddziaływań na środowisko.

Transgraniczny wpływ na środowisko realizowanych kierunków rozwoju PRLC będzie stosunkowo niewielki. Wynika to przede wszystkim z lokalizacji systemu portów lotniczych i lotnisk, które będą głównymi obszarami zmian środowiskowych pod wpływem polityki, poza strefami przygranicznymi, a także podejmowanych w ramach polityki działań zmniejszających generalny wpływ lotnictwa w Polsce na środowisko (kierunek interwencji VII Ochrona środowiska w transporcie lotniczym).

Wzrost liczby międzynarodowych operacji lotniczych na skutek realizacji PRLC będzie też mieć transgraniczny charakter związany z przelotami tych samolotów nad innymi państwami i lądowaniami samolotów w portach lotniczych tych państw. Ze względu jednak na dużą dywersyfikację destynacji lotniczych i stosunkowo niewielki w skali Europy planowany w Polsce wzrost międzynarodowych operacji lotniczych ich transgraniczne oddziaływanie nie będzie istotne.

Przeprowadzona w Prognozie analiza wpływu ustaleń PRLC na środowisko w kontekście transgranicznym pozwala na stwierdzenie, że analizowany dokument nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze w skali międzynarodowej, tym samym nie będzie mieć znaczącego negatywnego oddziaływania transgranicznego. Jednocześnie, podejmowane w PRLC działania na rzecz ochrony środowiska, przyczynią się do zmniejszenia transgranicznego środowiskowego oddziaływania perspektywnego polskiego transportu lotniczego, w szczególności w zakresie emisji ze spalania paliw i ograniczenia hałasu.

Z powyższych względów nie było potrzeby prowadzenia postępowania transgranicznego.

7 Sposób uwzględnienia w PRLC propozycji dotyczących metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Ocena planowanych działań w ramach kierunków interwencji z punktu widzenia ochrony środowiska wskazuje, że monitoringiem powinny być objęte skutki realizacji wybranych działań, które zakładają działania infrastrukturalne, mogące potencjalnie pogorszyć lub poprawić stan środowiska przyrodniczego. Działania z zakresu nie infrastrukturalnego, obejmujące projekty miękkie, nie wymagają prowadzenia stałego monitoringu ze względu na znikomy wpływ na środowisko przyrodnicze.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w Prognozie, zarekomendowano aby monitoring skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu, w zakresie oddziaływania na środowisko, miał charakter jakościowy i był oparty m.in. o wyniki Państwowego Monitoringu Środowiska na poziomie krajowym (dane GIOŚ) i regionalnym województwa (dane WIOŚ), które są właściwe dla poszczególnych portów lotniczych, lotnisk i lądowisk. Dane pomiarowe zmian w środowisku prezentowane są w Strategicznym Programie Państwowego Monitoringu Środowiska na lata 2020-2025 przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (po zakończeniu programu według następnego programu opracowanego na kolejny okres monitoringu). Zaproponowano, aby analiza odnosiła się do poszczególnych komponentów środowiska, na które analizowany dokument może w największym stopniu oddziaływać, tj.: klimat akustyczny, powietrze, wody powierzchniowe i podziemne, powierzchnię ziemi oraz różnorodność biologiczną i obszary ochrony przyrody oraz krajobrazu. W tym ostatnim aspekcie do monitoringu należy zastosować wyniki monitoringu realizowanego przez służby państwowe dla obszarów Natura 2000 położonych najbliżej lotnisk, w szczególności obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 oraz specjalnych obszarów ochrony siedlisk, w których ochronie podlegają nietoperze.

Metody badań zmian stanu środowiska powinny bazować na metodach referencyjnych GIOŚ dla poszczególnych komponentów środowiska. Przyjęcie takich metod pozwoli na odniesienie wyników do pozyskanych we wcześniejszych badaniach ciągów pomiarowych, a także ich porównywanie z następnymi badaniami.

Ze względu na długotrwałość procedur inwestycyjnych i okresów ich realizacji, analiza skutków realizacji postanowień PRLC w zakresie oddziaływania na środowisko powinna być wykonana na początku 2026 r., z częstotliwością co 2 lata.

W Prognozie zwrócono również uwagę na fakt, iż wyniki monitoringu poszczególnych obszarów środowiska, będą obrazowały zmiany w środowisku, które będą wynikiem wielu czynników wzajemnego oddziaływania szeregu przedsięwzięć, nie tylko realizowanych w ramach PRLC, ale także innych polityk, strategii, instrumentów finansowych i programów. Planując i prowadząc działania monitoringowe należy zadbać o koordynację działań z pozostałymi podmiotami odpowiedzialnymi za monitoring, wynikający z innych dokumentów strategicznych w dziedzinie transportu, w tym wewnętrzną koordynację tych działań w Ministerstwie Infrastruktury opracowującym te dokumenty, oraz każdorazowo dokonywać oceny źródeł zmian w środowisku.