



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Andrzej Szweda-Lewandowski

Warszawa, 09-08-2023 r.

DOOŚ-TSOOŚ.410.12.2023.BW/AP

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na Pana wniosek z 6 lipca 2023 r., znak: DL-1.2512.1.2023, o zaopiniowanie projektu *Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)*, dalej: PRLC, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (dalej: prognoza), zgodnie z art. 54 ust. 1 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.; dalej: ustawa o oś), przedstawiam stanowisko.

Projekt PRLC jest dokumentem determinującym rozwój lotnictwa w Polsce. Głównym celem PRLC 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. Realizacja celu głównego oraz celów strategicznych ma zostać osiągnięta poprzez 8 kierunków interwencji, właściwych dla każdego z obszarów funkcjonowania rynku transportu lotniczego w Polsce:

- I. Rozwój sieci lotnisk w Polsce (przewidziano łącznie 11 działań);
- II. Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych (przewidziano łącznie 24 działania);
- III. Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej (przewidziano łącznie 9 działań);
- IV. Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego (przewidziano łącznie 13 działań);
- V. Wsparcie badań, edukacji i rozwoju (przewidziano łącznie 10 działań);
- VI. Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym (przewidziano łącznie 5 działań);
- VII. Ochrona środowiska w transporcie lotniczym (przewidziano łącznie 13 działań);
- VIII. Wzmocnienie pozycji Polski i Polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej (przewidziano łącznie 7 działań).

Poziom szczegółowości zapisów projektu PRLC jest niski. Dokument ma charakter polityki, tworzy ramy rozwoju dla działań szczegółowych, w tym lokalizacyjno-przestrzennych, ale nie przesądza o tych działaniach i nie wyznacza konkretnych inwestycji. Przewidziane do realizacji działania odnoszą się do lokalizacji cywilnych lotnisk użytku publicznego w Polsce, jednak mają ogólny charakter i bezpośrednio nie stanowią przedsięwzięć w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839). W sposób pośredni ich wdrażanie może jednak za sobą pociągnąć realizację przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Duża część zaplanowanych działań ma charakter „miękkiej” (nieinfrastrukturalny), są to zadania organizacyjne, prawne, badawcze, edukacyjne, bezpieczeństwa w ruchu lotniczym itp. i nie zostały one poddane ocenie w prognozie. Analizom poddano tylko te działania, których wdrażanie będzie mogło powodować ingerencję w środowisko. Informacja, które to działania została przedstawiona w Tabeli 3 prognozy.

Z zapisów prognozy wynika, że działania mogące w największym stopniu negatywnie ingerować w środowisko przyrodnicze to działania przewidziane w ramach kierunku interwencji I – Rozwój sieci lotnisk w Polsce. W ramach tego kierunku będą rozbudowywane lotniska oraz budowane nowe. PRLC nie wskazuje, które z istniejących lotnisk będą podlegały rozbudowie, przebudowie czy zostanie na nich zwiększona przepustowość. Jednocześnie rozwój lotnictwa sprzyjać ma rozwojowi społeczno-gospodarczemu Polski.

Zakres prognozy został określony w uzgodnieniu Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 28 maja 2021 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.411.14.2021.TW/KSZ. Można ocenić, że poziom szczegółowości przedstawionych analiz odpowiada poziomowi szczegółowości zapisów projektu PRLC. Jednocześnie prognoza zawiera pewne braki i wymaga uzupełnień, zgodnie z niżej sformułowanymi uwagami:

1. Kwestia Centralnego Portu Komunikacyjnego (dalej: CPK)

Projekt PRLC umiejscawia w całym systemie transportowym inwestycję CPK. Zgodnie z zapisami prognozy str. 10, w projekcie PRLC wskazano na rozwój portów lotniczych w oparciu o główny port jakim ma być CPK – jako główny węzeł transferowy dla Polski i Regionu Europy Wschodniej. Koncepcja zrealizowania tego portu wynika z dokumentu wyższego rzędu, a mianowicie ze *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, dalej: SZRT 2030, w której wskazano wprost rozpoczęcie procesu budowy CPK. Wnioski z prognozy dla SZRT 2030 dotyczące m.in. budowy CPK zostały przytoczone na str. 76-78 prognozy. W prognozie dla projektu PRLC nie oceniano zasadności budowy CPK. W ramach Kierunku interwencji I Rozwój sieci lotnisk w Polsce w projekcie PRLC, do realizacji przewidziane zostały dwa działania dotyczące bezpośrednio CPK: (1) Opracowanie Planu Generalnego dla lotniska CPK zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze oraz (2) Podjęcie działań w zakresie efektywnego i terminowego przeniesienia ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina w Warszawie oraz włączenie Centralnego Portu Komunikacyjnego do sieci portów lotniczych w Polsce do 2030 r. Zgodnie z Tabelą 3, wdrożenie tych działań ma nie spowodować bezpośrednich skutków w środowisku, dlatego nie zostały one poddane analizom w prognozie. 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.

2. Wyniki analiz oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000

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 powietrza”.

Jeżeli chodzi o zidentyfikowane oddziaływania na obszary Natura 2000, w prognozie stwierdzono, że *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, ale jest otoczony lasami, wśród których występują również jeziora z koncentracjami ptaków wodno-błotnych. (...) Lotnisko jest zlokalizowane na obrzeżu ostoi i jego potencjalna rozbudowa i zwiększenie obciążenia operacjami lotniczymi nie przyczyni się znacząco do osłabienia integralności ostoi.* **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.).**

3. Rozwiązania zapobiegające, ograniczające lub kompensacyjne

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.

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 3 lit. a ustawy o oś w prognozie powinny się znaleźć rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru. 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. Nie jest właściwe przeniesienie rekomendacji w tym zakresie na etap oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych przedsięwzięć. Ze względu na ogólny charakter zapisów PRLC, należy wskazać w sposób ogólny działania, które można podjąć w celu minimalizacji/kompensacji potencjalnie negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, generowanych przez przedsięwzięcia związane z rozwojem lotnisk. Rozwiązania te powinny być przedstawione w podziale na etap realizacji, jak i eksploatacji. Przykładowe działania to odpowiednie zagospodarowanie lotniska w taki sposób, aby nie były na jego teren przyciągane ptaki oraz nietoperze, dostosowanie ilości operacji lotniczych, szczególnie w porze nocnej, tak aby nie powodowały zagrożenia kolizją z lokalną awifauną lub chiropterofauną, zastosowanie systemu monitoringu zgrupowań ptaków oraz w razie takiej konieczności zatrudnienie sokolnika, w przypadku wycinki drzew wprowadzenie nasadzeń zastępczych, dostosowanie terminów prowadzenia ewentualnych prac na ciekach do biologii ryb tam stwierdzonych, przenoszenie gatunków chronionych roślin itp.**

4. Oddziaływania skumulowane

W związku ze zidentyfikowanymi możliwymi 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.

5. Monitoring

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.

Odnośnie zalecenia przedstawionego na str. 132 *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*

každorazowo dokonywać oceny źródeł zmian w środowisku. Warto wskazać o jakie dokumenty strategiczne chodzi oraz z jakimi podmiotami należy skoordynować działania monitoringowe.

6. Uwagi dodatkowe:

- 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;
- część informacji w rozdziale 5.13 Istniejące problemy ochrony środowiska zaczerpnięto z artykułu opublikowanego na stronie internetowej firmy ESBUD Zakład przetwarzania odpadów. Przytoczone stwierdzenia sprawiają wrażenie prywatnej opinii. Rozdział należy opracować w oparciu o źródła naukowe.

Zgodnie z art. 55 ustawy ooś, organ opracowujący projekt dokumentu, bierze pod uwagę ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, opinie odpowiednich organów oraz rozpatruje uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa. Sposób rozpatrzenia uwag oraz cały przebieg procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przedstawiany jest następnie w pisemnym podsumowaniu, które załącza się do przyjętego dokumentu. Następnie organ opracowujący projekt przekazuje przyjęty dokument wraz z podsumowaniem organom opiniującym. Procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko nie przewiduje ponownego opiniowania projektu dokumentu wraz z prognozą po uwzględnieniu uwag.

Z poważaniem,

ANDRZEJ SZWEDA-LEWANDOWSKI
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
/ – podpisany cyfrowo – /