



GŁÓWNY INSPEKTOR SANITARNY

HŚ.NZ.530.10.2023.PS

Warszawa, dnia 03 sierpnia 2023 r.

**Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury**

Szanowny Panie Ministrze,

odpowiadając na wniosek z dnia 6 lipca 2023 r. znak: DL-1.2512.1.2023, uzupełniony pismem z dnia 7 lipca 2023 r. znak: DL-1.2512.1.2023.BG, w sprawie zaopiniowania na podstawie 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 środowisko¹, projektu „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. (z perspektywą 2040r.)” oraz prognozy oddziaływania na środowisko dla ww. Polityki, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych informacji.

Jak wynika z treści przedłożonej dokumentacji przez Ministerstwo Infrastruktury, projekt „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. (z perspektywą 2040 r.)”, jest dokumentem definiującym główne założenia odnośnie celów, kierunków i sposobów kreowania i realizacji rządowej polityki w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego. Poprzednim dokumentem określającym rozwój tego sektora był Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych z 2007 roku.

Celem głównym „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. (z perspektywą 2040 r.)” 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.

Ponadto, zgodnie z załączoną Prognozą oddziaływania na środowisko, „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. (z perspektywą 2040 r.)” uzupełnia kierunki rozwoju określone w dokumentach programowych wyższego rzędu, tj. „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” oraz „Strategii

¹ Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, ze zm.



Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”, przy zachowaniu spójności i komplementarności z powyższymi strategiami przez przyjęcie założenia o ciągłej kontynuacji zamierzeń i działań w nich określonych. Jak również stanowi uzupełnienie powyższych dokumentów o wskazanie nowych działań, zgodnie z wynikami przywołanych prognoz, przeprowadzonych analiz, studiów oraz opinii.

Dokonując analizy całokształtu materiału przekazanego w przedmiotowej sprawie, przy piśmie z dnia 6 lipca 2023 r. znak: DL-1.2512.1.2023, uzupełnionego pismem z dnia 7 lipca 2023 r. znak: DL-1.2512.1.2023.BG, przy którym przekazano projekt Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. (z perspektywą 2040 r.)”, należy stwierdzić co następuje.

W zakresie wpływu na ochronę zdrowia i bezpieczeństwa ludzi w Prognozie oddziaływania na środowisko wskazano, że oddziaływanie transportu lotniczego występuje przede wszystkim w obrębie i okolicy lotnisk i lądowisk. Główny wpływ na zdrowie ludzi ma hałas związany ze startem i lądowaniem samolotów. W „Polityce rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. (z perspektywą 2040 r.)” planowane są działania techniczno-technologiczne ograniczające hałas z lotnisk, ponadto realizacja polityki pozwoli na zmniejszenie zagrożenia w kluczowym obszarze Warszawy - portu Chopina, poprzez przeniesienie głównego międzynarodowego portu na Centralny Port Komunikacyjny, w rejonie którego nie występuje tak duże zagęszczenie zabudowy. Pośrednio oddziaływanie transportu lotniczego wynika również z rozwoju i użytkowania dróg i linii kolejowych wokół lotnisk. Z treści Prognozy oddziaływania na środowisko wynika, że dokonana analiza kierunków interwencji „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. (z perspektywą 2040 r.)” i planowanych działań pozwala na stwierdzenie, że przyjęcie dokumentu pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo i zdrowie ludności mimo zakładanego wzrostu liczby lotnisk i lądowisk oraz zwiększenia natężenia operacji lotniczych zarówno pasażerskich, jak i cargo. Ponadto jak wynika z treści Prognozy realizacja dokumentu wpłynie korzystnie na proces ograniczania zagrożenia hałasowego jako źródła zmian zdrowotnych u ludzi zamieszkujących tereny przy lotniskach. W przedmiocie ograniczenia hałasu lotniczego w Polityce wskazano następujące działania:

- inwestycje w najnowsze technologie i nowoczesne statki powietrzne;
- wymianę urządzeń w portach lotniczych generujących hałas (takich jak zewnętrzne źródła zasilania, urządzenia ogrzewające oraz chłodzące statki powietrzne);
- skuteczne planowanie i zarządzanie zagospodarowaniem przestrzennym;
- poprawę sposobu eksploatacji statków powietrznych w codziennej eksploatacji.

W zakresie narażenia na zanieczyszczenia powietrza w Prognozie określono, iż znacząca intensyfikacja lotnictwa opartego o używane paliwa kopalne, może przyczynić się do zwiększenia zanieczyszczeń powietrza. Jednak z treści dokumentu wynika, iż w trakcie przelotów emisja następuje na znacznych wysokościach co powoduje zdecydowanie inne rozprzestrzenianie zanieczyszczeń niż ma to miejsce w przypadku przemysłu i gospodarki

komunalnej. Jak wskazano w Prognozie na wysokościach przelotowych następuje znaczne rozcieńczenie zanieczyszczeń i ich wpływ na stężenia w dolnej warstwie atmosfery jest znikomy. Dodatkowo w Prognozie określono, że zaproponowane działania w formie zmiany paliw i wykorzystania napędu elektrycznego, innych rozwiązań technologicznych i innowacyjnych, będą łagodziły oddziaływania na jakość powietrza.

W zakresie oceny oddziaływania na wodę w Prognozie wskazano, iż planowane w „Polityce rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. (z perspektywą 2040 r.)” działania z kierunku interwencji VII Ochrona środowiska w lotnictwie zapewnią zmniejszenie presji m.in. na zanieczyszczenie wód. Działanie związane z ochroną wód w lotnictwie spowoduje, że nie będzie dochodzić do skażeń ujęć wód lub kąpielisk pod wpływem spodziewanej rozbudowy istniejących i wzrostu liczby nowych portów lotniczych, lotnisk i lądowisk, a także wzrostu natężenia operacji lotniczych. Działania te będą obejmować poprawę systemu zbierania i wykorzystania wód opadowych, ochronę wód przed emisjami ścieków, zmiany w stosowaniu chemicznych środków utrzymania lotnisk. Korzystnie na jednolitych części wód powierzchniowych i jednolitych części wód podziemnych będzie wpływać także usprawnienie infrastruktury lotniskowej pod kątem adaptacji do zmian klimatu, wymiana floty pojazdów w portach lotniczych na pojazdy napędzane energią elektryczną oraz innymi rodzajami paliw zeroemisyjnych, takich jak wodór oraz ograniczenie negatywnego wpływu działalności portów lotniczych na środowisko do poziomu zerowej emisyjności, poprzez wdrażanie w portach lotniczych nowoczesnych technologii w tym. m.in. alternatywne źródła energii elektrycznej. Każde zmniejszenie emisji do atmosfery oznacza zmniejszenie późniejszej emisji w obrębie wód powierzchniowych i podziemnych.

Mając na uwadze powyższe uprzejmie informuję, że nie wnoszę uwag do przedłożonych dokumentów w zakresie narażenia na hałas, zanieczyszczenia powietrza oraz wód.

Dodatkowo pragnę zaznaczyć, że wykonanie dokładnej analizy i oceny wpływu realizacji celów, na zdrowie, warunki i jakość życia ludzi, mogą zostać wykonane dopiero po ustaleniu ostatecznej lokalizacji przedsięwzięć, sposobu realizacji oraz technologii, a więc na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Niezależnie od powyższego należy wskazać, że w ocenie Głównego Inspektora Sanitarnego przedłożona Prognoza oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego projektu dokumentu nie odnosi się do wszystkich komponentów wskazanych w piśmie Głównego Inspektora Sanitarnego z dnia 10 czerwca 2021 r. znak: HŚ.BW.530.6.2021, dotyczącego uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko, tj.: narażenia na pola elektromagnetyczne.

Podkreślić, należy, że w przedłożonej Prognozie oddziaływania na środowisko w ramach „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. (z perspektywą 2040 r.)” wskazano

również, że kluczowymi działaniami poprawiającymi bezpieczeństwo ludzi związanymi z ww. Polityką są m.in.:

- 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.

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.

Z wyrazami szacunku

Główny Inspektor Sanitarny

wz. Krzysztof Saczka

Zastępca Głównego Inspektora Sanitarnego

/dokument podpisany elektronicznie/