



Ministerstwo
Infrastruktury

*Sprawozdanie z realizacji Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce
do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) w 2025 r.*

Spis treści

Wstęp	3
Realizacja działań przypisanych do kierunków interwencji.....	5
Kierunek interwencji I – Rozwój sieci lotnisk w Polsce.....	5
Kierunek interwencji II – Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych.....	16
Kierunek interwencji III – Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej	30
Kierunek interwencji IV – Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rozwoju rynku lotniczego.....	35
Kierunek interwencji V – Wsparcie badań, edukacji i rozwoju.....	45
Kierunek interwencji VI – Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym.	58
Kierunek interwencji VII – Ochrona środowiska w transporcie lotniczym.....	66
Kierunek interwencji VIII – Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów na arenie międzynarodowej.....	77
Dodatkowe działania - Finansowanie transportu lotniczego.....	80
Podsumowanie.....	85

Wstęp

„Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” (dalej: Polityka lotnicza) została przyjęta uchwałą nr 228/2023 Rady Ministrów z dnia 21 listopada 2023 r. Polityka lotnicza jest dokumentem definiującym główne założenia w zakresie celów, kierunków i sposobów kreowania i realizacji rządowej polityki, w myśl zasad dotyczących polityk publicznych określonych ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2025 r. poz. 198 z późniejszymi zmianami).

Dokument stanowi nie tylko uaktualnienie polityki państwa wobec problemów zidentyfikowanych i uwzględnionych w dotychczasowych dokumentach programowych, ale także zawiera nowe zagadnienia tematyczne, aby zapewnić zrównoważony, dostosowany do zewnętrznych i wewnętrznych uwarunkowań oraz potrzeb, rozwój lotnictwa cywilnego.

W dokumencie wyznaczone zostały kierunki interwencji dotyczące m.in. rozwoju sieci lotnisk i rynku lotniczego, inwestycji w porty lotnicze, funkcjonowania przestrzeni powietrznej, a także wsparcia badań, edukacji i rozwoju w obszarze lotnictwa cywilnego. Ponadto Polityka lotnicza stwarza warunki dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym, ochrony środowiska w transporcie lotniczym oraz wzmocnienia pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej.

Przyjęcie Polityki lotniczej było także wymagane przez Unię Europejską jako niezbędny sektorowy dokument strategiczny w obszarze transportu. Jednocześnie, uchwałą Rady Ministrów z dnia 21 listopada 2023 r. nr 225/2023 uchylony został dotychczas obowiązujący dokument programowy w zakresie lotnictwa cywilnego tj. „Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych”.

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.

Jednocześnie w Polityce lotniczej wyznaczono dwa dodatkowe cele strategiczne dokumentu:

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.

Tabela 1. Kierunki interwencji określone w Polityce lotniczej

Kierunek interwencji I	Rozwój sieci lotnisk w Polsce
Kierunek interwencji II	Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych
Kierunek interwencji III	Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej
Kierunek interwencji IV	Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego
Kierunek interwencji V	Wsparcie badań, edukacji i rozwoju w zakresie transportu lotniczego
Kierunek interwencji VI	Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym
Kierunek interwencji VII	Ochrona środowiska w transporcie lotniczym
Kierunek interwencji VIII	Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej

Realizacja Polityki lotniczej wpisuje się w system realizacji Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. W zakresie wdrażania Polityki lotniczej wykorzystywane są kompetencje nie tylko ministra właściwego ds. transportu, ale również rozwoju regionalnego, aktywów państwowych, finansów publicznych, gospodarki, spraw zagranicznych, obrony narodowej, spraw wewnętrznych, zdrowia, szkolnictwa wyższego i nauki, energii, środowiska, klimatu oraz informatyzacji, w tym wynikające z nadzoru właścicielskiego oraz nad podległymi jednostkami organizacyjnymi. W realizacji Polityki Lotniczej zaangażowane są także inne instytucje oraz podmioty gospodarcze sektora transportu lotniczego w Polsce.

Minister właściwy ds. transportu jako naczelny organ administracji rządowej właściwy w sprawach lotnictwa cywilnego, sprawujący nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ustalonym w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych, pełni szczególną rolę w zakresie Polityki Lotniczej z uwagi na koordynację, nadzór nad realizacją i monitorowanie postępów realizacji dokumentu.

System monitorowania Polityki lotniczej ma na celu ocenę stopnia postępu realizacji wdrażania, a także identyfikację barier i trudności przy jej wdrażaniu. Podstawą skuteczności wdrażania działań opisanych w Polityce lotniczej jest wiedza pozyskana od podmiotów rynku lotniczego oraz od właściwych jednostek administracji rządowej.

Minister właściwy ds. transportu wykonuje funkcje związane ze zwierzchnictwem w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa. Z tego względu, we współpracy z podmiotami rynku lotniczego w Polsce, prowadzi monitoring realizacji działań uwzględnionych w Polityce lotniczej. Przedmiotowe sprawozdanie z realizacji działań zawartych w Polityce lotniczej za okres do końca 2025 r. (okres sprawozdawczy) bazuje na informacjach pozyskanych przez ministra właściwego ds. transportu od jednostek przypisanych do konkretnych działań w Polityce lotniczej. Należy podkreślić, że działania wskazane w dokumencie mają charakter rekomendacji dla właściwych podmiotów i ich monitoring odbywa się na zasadach dobrowolnej współpracy. Z tego względu nie wszystkie podmioty wymienione w dokumencie przekazały swój wkład do opracowania niniejszego sprawozdania.

Realizacja działań przypisanych do kierunków interwencji

Kierunek interwencji I – Rozwój sieci lotnisk w Polsce

Kluczowym zadaniem Polityki lotniczej jest stworzenie klarownego i funkcjonalnego podziału portów lotniczych i lotnisk, który będzie uwzględniał ich rangę na polskim rynku transportowym, a tym samym determinował kierunki rozwoju. W Polityce lotniczej zaproponowano układ sieci lotnisk uwzględniający przyszłą rolę portów lotniczych i lotnisk, identyfikowany potencjał w obszarze ich oddziaływania, ale także sieć TEN-T (wymiar europejski).

W ramach pierwszego Kierunku interwencji zaproponowano 11 działań, które mają przyczynić się wzmocnienia rozwoju sieci lotnisk w Polsce.

Działanie: Aktualizacja Planu Generalnego dla lotniska CPK w cyklu pięcioletnim zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze

Podmioty:

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

Plan Generalny Lotniska **Centralnego Portu Komunikacyjnego** (dalej: CPK bądź Port Polska) na lata 2022-2060 został zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury w 2023 r. Aktualizacja Planu Generalnego lotniska CPK będzie realizowana zgodnie z przyjętym harmonogramem realizacji inwestycji Port Polska zakładającym uruchomienie operacyjne lotniska w 2032 r. oraz zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze. W 2025 r. Spółka Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. (dalej: Spółka CPK) dokonała aktualizacji prognoz lotniczych dla portów lotniczych w województwie mazowieckim, która posłużyła do przygotowania aktualizacji m.in. Biznesplanu i Master Planu lotniska niezbędnych do planowanego opracowania aktualizacji Planu Generalnego.

Działanie: 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.

Podmioty:

Pełnomocnik Rządu ds. CPK

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

Polskie Porty Lotnicze S.A.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Z informacji przekazanych przez: Pełnomocnika Rządu ds. CPK, Spółkę CPK, Polskie Porty Lotnicze S.A. (dalej: PPL) oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej (dalej: PAŻP) wynika, że zaangażowane podmioty podjęły następujące działania:

W 2024 r. została dokonana zmiana harmonogramu realizacji inwestycji CPK, zakładająca uruchomienie operacyjne lotniska w 2032 r. Z uwagi na zmieniony harmonogram inwestycyjny CPK, wpływający na opóźnienie realizacji części zadań wymienionych w Polityce lotniczej, wymuszona została zmiana terminu realizacji przedmiotowego działania w przyszłej aktualizacji Polityki lotniczej.

W 2025 r. **Spółka CPK** przygotowała założenia i uruchomiła projekt pt. „Wdrożenie metodyki ORAT i przeniesienie ruchu lotniczego z Lotniska Chopina na CPK” (projekt ORAT) zgodnie z celami zapisanymi w programie wieloletnim „Program inwestycyjny Centralnego Portu Komunikacyjnego. Etap II. 2024-2032” przyjętego uchwałą nr 166 Rady Ministrów z dnia 31 grudnia 2024 r. (M.P. z 2025 r. poz. 29) oraz dokumencie strategicznym Spółki pt. „Nowa droga CPK”, który zakłada przeniesienie ruchu z Lotniska Chopina w Warszawie w 2032 r.

W ramach realizacji projektu zostało ogłoszone postępowanie pt. „Wstępne Konsultacje Rynkowe w zakresie określenia zakresu oraz wymagań dla opracowania Strategii ORAT”, która obejmuje również analizę uwarunkowań i przygotowanie założeń dla przeniesienia ruchu lotniczego z Lotniska Chopina w Warszawie. W postępowaniu mogły uczestniczyć podmioty dysponujące odpowiednim doświadczeniem operacyjnym i projektowym w zakresie ORAT i procesach przeniesienia ruchu lotniczego. Pozyskane wnioski posłużą od przeprowadzenia właściwego postępowania zakupowego w ww. zakresie. Wstępne Konsultacje Rynkowe nie zakończyły się w okresie objętym sprawozdaniem.

W 2025 r. **PPL** opracowały i przyjęły Zintegrowaną Strategię PPL S.A. na lata 2025–2035, która za główny kierunek strategiczny uznała dynamiczny rozwój organizacji nierozzerwalnie związany z Portem Polska. Kluczowym projektem strategicznym realizowanym obecnie przez PPL jest Program inwestycyjny pn.: „Modernizacja Lotniska Chopina w Warszawie”, którego celem jest wykonanie na Lotnisku Chopina szeregu inwestycji podnoszących jego przepustowość do 30 mln pasażerów rocznie począwszy od sezonu letniego 2029 r. (maksymalnie 52 operacje na godzinę w szczycie). Na podstawie przeprowadzonej kompleksowej analizy przepustowości, w 2025 r. rozpoczęto proces projektowy w zakresie rozbudowy budynku terminala oraz złożono wnioski o uzyskanie wymaganych zgód administracyjnych dla kluczowych elementów Programu.

Działanie: Rozwój istniejących portów lotniczych, z uwzględnieniem ich potencjału rozwojowego, w celu dostosowania do aktualnego zapotrzebowania na usługi transportu lotniczego oraz mając na uwadze powstanie systemu intermodalnego w ramach projektu CPK.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

Zarządzający portami lotniczymi

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

Z informacji przekazanych przez: Spółkę CPK, Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. (dalej: PLL LOT), PAŻP, Polską Grupę Lotniczą S.A. (dalej: Grupa PGL), PPL oraz zarządzających portami lotniczymi: Bydgoszcz, Gdańsk, Kraków-Balice, Łódź, Rzeszów-Jasionka oraz Szczecin-Goleniów, wynika, że zaangażowane podmioty podjęły w okresie sprawozdawczym następujące działania:

W okresie sprawozdawczym **Ministerstwo Infrastruktury** uczestniczyło w pracach nad nowym strategicznym dokumentem średniookresowym – „Strategią Rozwoju Polski do 2035 r.”, która wyznacza główne kierunki działania także w zakresie transportu lotniczego, a w szczególności rozwoju portów lotniczych. Jednocześnie w okresie sprawozdawczym Ministerstwo Infrastruktury uczestniczyło w licznych inicjatywach związanych z rozwojem sieci TEN-T w Polsce, w tym w pracach nad planami rozwoju korytarzy bazowej sieci TEN-T.

Spółka CPK w okresie sprawozdawczym realizowała zadania zgodnie z przyjętym harmonogramem realizacji inwestycji Port Polska zakładającym uruchomienie operacyjne lotniska w 2032 r. oraz planowaną rozbudowę infrastruktury na Lotnisku Chopina w Warszawie. W 2025 r. Spółka CPK przygotowała aktualizację prognoz dla lotniska centralnego realizowanego w ramach inwestycji Port Polska pt. „Prognoza IATA 2024-2060 dla portów lotniczych w województwie mazowieckim”, która odzwierciedlała aktualne założenia projektowe oraz geopolityczne. Pozyskana prognoza pozwoliła na aktualizację i potwierdzenie założeń w zakresie Biznesplanu i Master Planu lotniska centralnego oraz planów dotyczących rozbudowy infrastruktury na Lotnisku Chopina w Warszawie. Pozyskane w ramach prognozy dane pozwoliły również na potwierdzenie parametrów przepustowości projektowanej infrastruktury nowego lotniska centralnego na dzień otwarcia oraz planów dotyczących przyszłego rozwoju projektu, które zostały ogłoszone w dokumentach pt. „Strategia rozwoju CPK z perspektywą do 2040 roku” oraz „Nowa droga CPK” opublikowanych przez Spółkę CPK.

W celu zapewnienia planowanej przepustowości **Lotniska Chopina** w następnych latach, w 2025 roku **PPL** rozpoczęły proces projektowy w zakresie rozbudowy budynku terminala oraz złożono wnioski o uzyskanie wymaganych zgód administracyjnych dla kluczowych elementów Programu.

W 2025 r. **Grupa PGL** kontynuowała działania związane z przygotowaniem do funkcjonowania w ramach przyszłego systemu transportowego opartego na CPK. Rok ten obejmował finalizację kluczowych etapów projektowania terminala oraz uzgodnień infrastrukturalnych w obszarach MRO, cargo, GSE i Kampusu PGL. Prowadzono liczne warsztaty i spotkania robocze z CPK, których celem było doprecyzowanie wymogów operacyjnych spółek Grupy, w tym **PLL LOT**.

Równolegle spółki Grupy PGL prowadziły lub kontynuowały inwestycje w istniejących portach lotniczych, wzmacniając ich potencjał operacyjny do czasu otwarcia CPK. Obejmowało to m.in. rozwój bazy obsługowej LOTAMS w Rzeszowie-Jasionce, rozbudowę infrastruktury LST na lotnisku w Gdańsku oraz rozbudowę Terminala Cargo LS AS na Lotnisku Chopina. Działania te były skorelowane z aktualizowanym harmonogramem CPK, a także z pracami strategicznymi PLL LOT dotyczącymi przygotowania floty, siatki połączeń i wymagań terminalowych, w tym przekazywania CPK aktualnych prognoz i danych niezbędnych do projektowania lotniska.

PGL angażowała się również w rozwój systemu intermodalnego, uczestnicząc w spotkaniach i analizach dotyczących integracji infrastruktury lotniczej i kolejowej w ramach CPK. Włączano w proces m.in. zagadnienia horyzontalnego rozkładu jazdy oraz koncepcji łączenia transportu lotniczego z kolejowym, co wpisuje się w działania biznesowe Grupy PGL i PLL LOT, które są nakierowane na rozwój usług intermodalnych. Dzięki tym działaniom w 2025 r. kontynuowano przygotowania do funkcjonowania zarówno w oparciu o istniejące porty regionalne i Lotnisko Chopina, jak i przyszłą infrastrukturę CPK.

W tym zakresie **PLL LOT** kontynuował prace nad wdrożeniem rozwiązań dotyczących połączeń intermodalnych, łączących podróż lotniczą z kolejową, obecnie w scenariuszach międzynarodowych (rozważana pilotażowa współpraca z operatorami transportu kolejowego w Szwecji, Szwajcarii i Niemczech w 2026 r.). Zdobywanie doświadczenia w połączeniach intermodalnych ma na celu przygotowanie pod wdrożenie podróży intermodalnych po otwarciu CPK wykorzystując planowe połączenia kolei wysokich szybkości do i z CPK.

W okresie oczekiwania na oddanie lotniska CPK, PLL LOT będzie rozwijał siatkę połączeń w oparciu o infrastrukturę rozbudowywanego portu Chopina, a także dzięki przepustowości oferowanej w portach regionalnych.

W okresie sprawozdawczym w porozumieniu z portami lotniczymi, **PAŻP** wymieniał istniejącą oraz rozwijał infrastrukturę CNS konieczną do zapewnienia aktualnych i przyszłych potrzeb portów lotniczych. Dodatkowo, na bieżąco uruchamiane są nowe systemy i usługi poprawiające przepustowość ruchu lotniczego w portach lotniczych (D-ATIS, DCL).

W 2025 r. w zakresie **Lotniska Warszawa - Radom** **PPL** inwestowały w rozwój siatki połączeń, starając się doprowadzić do aktywizacji, tego cały czas nowego lotniska.

W 2025 r. Zarządzający **Portem Lotniczym Bydgoszcz** kontynuował rozmowy z przewoźnikami i touroperatorami w celu zwiększenia ruchu pasażerskiego oraz dalszego rozwoju siatki połączeń. Uruchomiony został nowy kierunek do Alicante przez linię lotniczą Ryanair oraz linię lotniczą Luftansa do Frankfurtu. Rozwijana była także siatka połączeń czarterowych w tym do nowej destynacji - Sharm El-Sheikh. Spółka w zakresie tego segmentu działalności ruchu pasażerskiego osiągnęła poziom rekordowego roku 2025 obsługując ponad 439 000 pasażerów, co stanowi wzrost rok do roku o 20 % oraz do rekordowego roku 2019 o 3,43%. Ponadto, w toku 2025 r., Spółka podjęła działania wewnętrzne w celu aktualizacji planu generalnego Spółki oraz współpracowała z PPL przy tworzeniu raportu w zakresie ruchu lotniczego i pasażerskiego na potrzeby Portu Polska.

Port Lotniczy Gdańsk w 2025 r. zawarł umowę na kompleksowe wykonania dokumentacji projektowej płyty postojowej samolotów PPS4/4A. Nowa płyta postojowa będzie zawierała 15 nowych stanowisk dla samolotów. W ramach inwestycji powstaną także trzy nowe stanowiska do odladzania maszyn oraz część drogi kołowania samolotów prowadząca bezpośrednio do progu 11. Inwestycja wpłynie na zwiększenie przepustowości i poprawę pracy lotniska. Port zawarł także porozumienie w sprawie budowy nowego hangaru MRO.

W 2025 r. **Port Lotniczy Kraków-Balice** kontynuował realizację zadań w zakresie rozwoju infrastruktury lotniskowej, ukierunkowanych na zwiększenie przepustowości portu w odpowiedzi na dynamicznie rosnący ruch lotniczy. W 2025 r. zakończono prace nad korektą projektu rozbudowy terminalu pasażerskiego w kierunku zachodnim, dostosowując go zarówno do aktualnych uwarunkowań operacyjnych i bieżących potrzeb portu, jak i z uwzględnieniem prognozowanego rozwoju ruchu lotniczego i w 2025 r. ogłoszono postępowanie przetargowe na wybór generalnego wykonawcy. W 2026 r. planuje się rozpocząć realizację robót budowlanych. Równolegle kontynuowano prace nad aktualizacją dokumentacji projektowej dla pozostałej części terminalu – rozbudowy w kierunku wschodnim oraz przebudowy części istniejącej.

W ramach działań dostosowujących istniejącą infrastrukturę lotniskową do bieżących i prognozowanych potrzeb operacyjnych Port Lotniczy Kraków-Balice przygotował dokumentację projektową, uzyskał stosowne pozwolenia i rozpoczął prace budowlane polegające na adaptacji powierzchni dawnego terminalu cargo na potrzeby Pre-Boarding Zone (PBZ). W nowo utworzonej strefie zlokalizowanych będzie sześć gate'ów obsługujących ruch non-Schengen, wraz z niezbędnymi udogodnieniami dla pasażerów, zapewniający odpowiedni komfort oczekiwania oraz sprawną obsługę przed odlotem. Równolegle prowadzono prace, celem zwiększenia przepustowości strefy odprawy paszportowej, poprzez montaż dodatkowych 5 stanowisk do odprawy paszportowej. W 2025 r. prowadzono także prace aranżacyjne w obrębie terminalu pasażerskiego, mające na celu montaż dodatkowych ciągów kontroli bezpieczeństwa pasażerów oraz bagażu kabinowego. Dzięki realizacji tych działań w 2026 r. łączna liczba funkcjonujących ciągów kontroli bezpieczeństwa na lotnisku wyniesie 15, co istotnie wpłynie na zwiększenie przepustowości terminalu oraz skrócenie czasu obsługi pasażerów. Wskazania tutaj wymaga, iż dotychczasowe tradycyjne prześwietlarki, zostały zastąpione przez urządzenia CT, umożliwiające pasażerom przewóz w pojemnikach do 2 litrów płynów, a także elektroniki bez konieczności wyjmowania jej z bagażu podręcznego.

W **Porcie Lotniczym Łódź** im. Władysława Reymonta w okresie sprawozdawczym zarządzający portem podjął aktywną współpracę z wykonawcami kluczowych inwestycji kolejowych realizowanych w ramach komponentu kolejowego CPK. W celu usprawnienia budowy tunelu dalekobieżnego w Łodzi, port dokonał komercyjnej alokacji terenu na potrzeby zaplecza budowy oraz bazy produkcji prefabrykatów infrastrukturalnych. Działanie to stanowi bezpośredni wkład portu w realizację systemu intermodalnego i przyspieszenie prac nad połączeniem Kolei Dużych Prędkości, które docelowo skomunikuje Łódź z węzłem CPK.

Rozwój bazy MRO: Kontynuowano prace nad projektem rozbudowy infrastruktury serwisowej. Prowadzone są rozmowy z kontrahentami z branży lotniczej dotyczące budowy i eksploatacji nowego hangaru obsługi technicznej (MRO) wraz z niezbędną infrastrukturą, co ma na celu dywersyfikację profilu działalności portu i stworzenie nowych miejsc pracy w sektorze wysokich technologii w Polsce Centralnej.

Obsługa operacji Cargo: Równolegle, w odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie rynkowe, Port Lotniczy Łódź intensyfikował obsługę w segmencie cargo. Wykorzystując atut centralnej lokalizacji oraz bliskość kluczowych węzłów drogowych, port odnotował wzrost wolumenu towarowego. Działania koncentrowały się na optymalizacji wykorzystania istniejącej infrastruktury operacyjnej oraz wzmocnieniu relacji z partnerami logistycznymi, co pozycjonuje lotnisko jako istotny element zaplecza towarowego dla regionu.

Zrównoważony rozwój i operacje: W odpowiedzi na rekordowe zainteresowanie ofertą portu (dynamiczny wzrost ruchu pasażerskiego w 2025 r. do poziomu blisko 0,5 mln obsłużonych osób), podjęto działania optymalizujące infrastrukturę terminalową oraz parkingową. Dodatkowo realizowany jest projekt budowy farmy fotowoltaicznej, mający na celu obniżenie kosztów energii, co wpisuje się w strategię dekarbonizacji transportu lotniczego.

Port Lotniczy Rzeszów: Planowany rozwój infrastruktury terminalowej dla zwiększonego zapotrzebowania na ruch cywilny obejmujący podróże lotnicze krajowe, tranzytowe, międzynarodowe i wakacyjne oraz ruch wojskowy obejmujący personel militarny i ratunkowy, transport humanitarny oraz komponent towarowy (lata 2026-2032). Planowane prace projektowe rozbudowy terminali pasażerskich i towarowych, modernizacje, rozbudowy i adaptacje obecnych obiektów, w tym zakupy urządzeń pozwolą zwiększyć przepustowość oraz podnieść komfort obsługi pasażera, a także zapewnią zdolności wojsk do szybkiego i sprawnego

przemieszczania personelu militarnego i ratunkowego, zwłaszcza w ramach współpracy NATO i Unii Europejskiej.

W zakresie intermodalności doprowadzono kolej aglomeracyjną do lotniska oraz drogi krajowej i ekspresowej do lotniska.

Port Lotniczy Szczecin – Goleniów wdrożył do realizacji Plan Inwestycyjny na lata 2023-2027, w tym obejmujący m.in.: modernizację systemu świetlnych pomocy nawigacyjnych z wprowadzeniem CAT II wraz z LVP – zwiększający operacyjność lotniska oraz budowę obiektu terminal pasażerski wraz z zapleczem koncesjonariuszy i centralnym wejściem /wjazdem na teren lotniska –zwiększający przepustowość obiektu do 1,7 mln pasażerów rocznie.

Województwo Lubuskie jako właściciel infrastruktury lotniczej Portu Lotniczego Zielona Góra–Babimost, podejmowało działania ukierunkowane na utrzymanie i rozwój funkcji General Aviation, w tym lotnictwa biznesowego i szkoleniowego. W 2025 r. zapewniono dostępność infrastruktury lotniskowej dla ruchu GA, realizowano bieżące utrzymanie elementów infrastruktury lotniskowej oraz współpracowano z użytkownikami lotniska, w tym podmiotami szkoleniowymi. Działania te wpisują się w regionalną politykę dostępności transportowej oraz dywersyfikację funkcji portu lotniczego.

Działanie: **Rozwój małych lotnisk lokalnych do obsługi niekomercyjnego ruchu General Aviation i biznesowego.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Jednostki samorządu terytorialnego

Aerokluby i inne stowarzyszenia

W okresie sprawozdawczym **Ministerstwo Infrastruktury** prowadziło analizy potrzeb inwestycyjnych na małych lokalnych lotniskach obsługujących ruch General Aviation w celu prac nad nowymi dokumentami strategicznymi oraz programowymi, a także na potrzeby prac nad przyszłą perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2028-2034.

W okresie sprawozdawczym w ramach działalności **Aeroklubu Włocławskiego im. Stanisława Skarżyńskiego** sporządzono projekt budowy pasa startowego dla lotów IFR (nocnych). Ponadto w 2025 r. realizowane były działania inwestycyjne na terenie **Lotniska Katowice-Muchowiec**.

W związku z zakupem przez **Politechnikę Warszawską** lotnisko w **Przasnyszu**, w południowej części lotniska uruchomiono Ośrodek Badań Lotniczych i Kosmicznych z licznymi laboratoriami i hangarem dla konstrukcji eksperymentalnych. Z kolei w części północnej wyremontowano budynek portu lotniczego oraz zbudowano nowy hangar. Ruch lotniczy General Aviation odbywa się na lotnisku zgodnie z ogólnymi zasadami.

W obowiązującej „Polityce rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” podkreślono konieczność odpowiedniego zaakcentowania lotnictwa ogólnego w dokumentach planistycznych sporządzanych na poziomie regionalnym. Z informacji przekazywanych przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach sprawozdawczości z realizacji „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce” wynika, że w przypadku większości województw rozwój lotnisk lokalnych został ujęty w regionalnych planach transportowych, np.:

- w przypadku województwa podkarpackiego – w Programie Strategicznym Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do 2030 r. m.in. (dalej: PSRT) program identyfikuje lotniska lokalne zlokalizowane na terenie województwa podkarpackiego (w tym obiekty w **Mielcu, Krośnie, Rzeszowie** (Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej), **Turbi k. Stalowej Woli oraz Sanoku**) w kontekście potencjalnych kierunków rozwoju infrastruktury lotniczej o znaczeniu lokalnym.

- w przypadku **województwa małopolskiego** rozwój lotnisk lokalnych został uwzględniony w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego. Plan ten podkreśla rolę **Lotniska Kraków-Balice** oraz konieczność utrzymania i funkcjonowania lotnisk lokalnych (**Kraków-Pobiednik Wielki, Łososina Dolna, Nowy Targ**).

- w przypadku **województwa podlaskiego** władze samorządowe dostrzegają brak lotniska lokalnego i planują działania mające na celu rozbudowę infrastruktury lotniskowej. **Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego** poinformował, że planowany przez samorząd rozwój **Lotniska Białystok – Krywlany** ma być przedsięwzięciem służącym dostępności transportowej województwa podlaskiego oraz pobudzeniu rozwoju gospodarczego regionu. Celem inwestycji jest etapowe stworzenie infrastruktury do obsługi ruchu pasażerskiego, cargo, operacji General Aviation, działań wojskowych i ratowniczych oraz rozwoju sektora technologii BSP.

Działanie: Likwidacja tzw. białych plam na mapie transportu lotniczego w Polsce, również przez rozwój transportu intermodalnego z uwzględnieniem Małego Transportu Powietrznego, tam gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego

Jednostki samorządu terytorialnego

W okresie sprawozdawczym **Ministerstwo Infrastruktury** prowadziło prace nad wdrażaniem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, którego jednym z priorytetów jest usprawnienie połączeń kolejowych do portów lotniczych, m.in. w celu zwiększenia ich zasięgu oddziaływania co przyczyni się do likwidacji tzw. białych plam na mapie transportu lotniczego. Szczegółowe informacje nt. usprawniania połączeń transportu lotniczego z transportem kolejowym i drogowym zostały opisane w działaniu pn. „Poprawa dostępności transportu kolejowego oraz transportu drogowego do portów lotniczych”.

W 2025 r. władze samorządowe województwa podlaskiego rozpoczęły planowanie działań w celu rozbudowy infrastruktury lotniczej na terenie województwa podlaskiego. **Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego** poinformował, że planowane jest utworzenie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z udziałem Miasta Białystok i Województwa Podlaskiego, której celem będzie realizowanie zadań własnych Miasta Białystok i Województwa Podlaskiego związanych z zaspokojeniem potrzeb z zakresu tworzenia organizacyjnych warunków sprzyjających pobudzaniu aktywności gospodarczej, rozwoju turystyki oraz promocji Miasta Białystok i Województwa Podlaskiego. Spółka docelowo ma być odpowiedzialna za całokształt działań mających na celu prowadzenie eksploatacji lotniska w województwie podlaskim w sposób zapewniający bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych oraz utrzymywanie lotniska w stanie odpowiadającym warunkom technicznym, wynikającym z właściwych przepisów prawa. Spółka obejmie funkcję zarządzającego lotniskiem w rozumieniu przepisów ustawy Prawo lotnicze (podmiot, który zostanie wpisany do rejestru lotnisk cywilnych).

Województwo Podkarpackie realizuje oraz wspiera działania związane z rozwojem infrastruktury transportu lotniczego o charakterze niekomercyjnym, w szczególności infrastruktury wykorzystywanej na potrzeby ratownictwa medycznego oraz lotnictwa specjalistycznego. Prowadzone działania odnoszą się do obszarów o ograniczonej dostępności transportowej i stanowią element uzupełniający regionalny system transportowy. W budżecie Województwa Podkarpackiego ujęto zadania inwestycyjne mające bezpośrednie znaczenie dla poprawy dostępności komunikacyjnej regionu oraz ochrony zdrowia. Pośród realizowanych działań są m.in. budowa lądowiska dla helikopterów **HEMS przy Klinicznym Szpitalu Wojewódzkim w Rzeszowie** (planowane zakończenie w 2026 r.), a także planowana realizacja nowej DW obsługującej **Specjalną Strefę Ekonomiczną Euro-Park Mielec** oraz **lotnisko w Mielcu** wraz z powiązaniami drogowymi, celem poprawy dostępności transportowej do infrastruktury lotniczej i stref przemysłowych. W zapisach znajdujących się w PSRT WP Celu podstawowego 2 – Transportowa spójność wewnętrzna zakłada się zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, niskim poziomem zatrudnienia i obszarami górzystymi, oraz działania wspierające wzmocnienie szans

rozwojowych, dzięki: modernizacji i rozbudowie lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego, modernizacji i rozbudowie lądowisk lokalnych w kierunku ratownictwa medycznego.

Województwo Lubuskie podejmowało działania mające na celu poprawę dostępności transportowej regionu, w szczególności poprzez rozwój **Portu Lotniczego Zielona Góra–Babimost** jako regionalnego węzła lotniczego. W 2025 r. kontynuowano współpracę z zarządzającym lotniskiem oraz partnerami branżowymi w zakresie stabilizacji i rozwoju połączeń lotniczych, ze szczególnym uwzględnieniem połączeń krajowych. Rozwój portu lotniczego traktowany jest jako element uzupełniający system transportu drogowego i kolejowego województwa.

Działanie: Rozwijanie bazy formalno-prawnej do wykonywania połączeń lotniczych z polskich portów lotniczych, w tym zawieranie nowych umów bilateralnych, a także liberalizowanie dotychczas zawartych umów z państwami trzecimi, z uwzględnieniem konieczności zachowania równowagi konkurencyjnej w stosunkach z danym państwem trzecim.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. zagranicznych

Urząd Lotnictwa Cywilnego

W okresie sprawozdawczym prowadzone przez **Ministra Infrastruktury** były prace nad ratyfikacją kompleksowej umowy o transporcie lotniczym między państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, podpisanej na Bali 17 października 2022 r.

W przypadku umowy z państwami Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN) zakończono etap procedowania przyjęciem Uchwały Rady Ministrów nr 96 z dnia 16 lipca 2025 r., w sprawie przedłożenia przedmiotowej umowy Prezydentowi RP do ratyfikacji oraz przyjęciem bez zastrzeżeń przez Komisję Spraw Zagranicznych na posiedzeniu w dniu 5 listopada 2025 r. zawiadomienia Rady Ministrów o zamiarze przedłożenia Prezydentowi RP do ratyfikacji, bez zgody wyrażonej w ustawie ww. umowy.

W 2025 r. **Urząd Lotnictwa Cywilnego** (dalej: ULC) prowadził działania w zakresie rozwoju współpracy międzynarodowej w obszarze komunikacji lotniczej, koncentrując się na negocjowaniu nowych oraz liberalizacji istniejących umów dwustronnych z państwami trzecimi.

W ramach realizacji działania przeprowadzono negocjacje dwustronnych umów o komunikacji lotniczej z następującymi państwami i terytoriami:

- Hongkongiem – Specjalnym Obszarem Administracyjnym Chińskiej Republiki Ludowej;
- Królestwem Bahrajnu;
- Republiką Argentyńską;
- Republiką Bahamów;
- Republiką Panamy;
- Republiką Paragwaju.

W 2025 r. rozpoczęto również negocjacje dwustronnych umów o komunikacji lotniczej z:

- Federalną Demokratyczną Republiką Etiopii;
- Republiką Jamajki.

W listopadzie 2025 r. podpisano Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Kostaryki o komunikacji lotniczej.

Obecnie prowadzone są dalsze prace mające na celu wzmocnienie działań w zakresie re negocjacji istniejących oraz negocjowania nowych umów z państwami trzecimi. Szczególny nacisk kładziony jest na współpracę

z krajami wpisującymi się w strategię rozwoju narodowego przewoźnika PLL LOT, jak również pozostałych operatorów posiadających polskie świadectwo przewoźnika lotniczego (AOC).

Działania podjęte w 2025 r. przyczyniły się do rozwoju bazy formalno-prawnej umożliwiającej rozszerzanie siatki połączeń lotniczych z polskich portów lotniczych. Negocjacje oraz podpisanie nowych umów stanowią istotny element wzmacniania konkurencyjności polskiego rynku lotniczego oraz wspierania rozwoju krajowych przewoźników.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych w zakresie realizacji tego działania nie przekazało wkładu do opracowania niniejszego sprawozdania.

Działanie: **Zapewnienie warunków rozwoju dla polskiego flagowego przewoźnika sieciowego PLL LOT, w tym wypracowanie przyszłego modelu jego funkcjonowania, z uwzględnieniem udziału przewoźnika w procesie konsolidacji branży i obecności w aliansach strategicznych.**

Podmioty:

Polska Grupa Lotnicza

Minister właściwy ds. aktywów państwowych

W 2025 r. **Grupa PGL** kontynuowała działania ukierunkowane na wzmacnianie pozycji **PLL LOT** jako flagowego polskiego przewoźnika sieciowego oraz rozwój modelu jego funkcjonowania w warunkach rosnącej konkurencji i przygotowań do otwarcia **CPK**. PGL w dalszym ciągu pełni funkcję podmiotu odpowiedzialnego za koordynację strategii Grupy, zapewnienie bezpieczeństwa strategicznego oraz rozwój spółek zależnych. Kontynuowano także działania w zakresie potencjalnych fuzji i przejęć.

PLL LOT są członkiem Star Alliance od ponad 22 lat (od 2003 r.), członkiem Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA) a także należą do AIRE (Airlines International Representation in Europe), jednego z najstarszych stowarzyszeń przewoźników lotniczych na kontynencie.

Zgodnie z przyjętą w 2024 r. Strategią Zrównoważonego Rozwoju Grupy Kapitałowej PLL LOT, w której określone zostały planowane inicjatywy zgodne z programem Fit for 55 oraz wymogami regulacyjnymi dotyczącymi raportowania działalności zrównoważonej, w okresie sprawozdawczym **PLL LOT** otrzymał certyfikację w programie IATA Environmental Assessment potwierdzając zgodność z normą ISO14001. Kluczowym działaniem w kontekście rozwoju PLL LOT jest zakup zrównoważonego paliwa lotniczego (SAF). W 2023 r. po raz pierwszy zakupiono SAF, działanie te było kontynuowane w 2024 r. Od 2025 r. LOT uwzględniła w zakupach paliwa realizowanych w unijnych portach lotniczych udział zrównoważonego paliwa (SAF), zgodnie z obowiązującymi regulacjami unijnymi ReFuelEU Aviation.

Aktualna siatka **PLL LOT** połączeń liczy 117 kierunków, w tym w 2025 r. spośród nowych destynacji z Warszawy znalazły się m.in. Malta, Saloniki, Lizbona, Reykjavik, Marrakesz, Rovaniemi oraz połączenie Kraków-Paryż Orly. Poza rozwojem oferty połączeń ze stolicy LOT konsekwentnie realizuje swoje plany obecności w portach regionalnych, oferując częste połączenia krajowe, obsługując ruch czarterowy bezpośrednio z lotnisk regionalnych, ale także zapewniając w nich bezpośrednie połączenia międzynarodowe (z Krakowa i Gdańska) oraz międzykontynentalne, czego przykładem jest połączenie Wrocław-Seul czy Rzeszów-Nowy Jork.

W okresie wdrażania obowiązującej strategii narodowego przewoźnika przewiduje się wzrost liczby destynacji o około 50%. Rozszerzony horyzont strategii PLL LOT zakłada rozwój połączeń na trasach long-haul, szczególnie do Ameryki Północnej (USA i Kanada) oraz Azji. Spółka planuje także wzrost działalności w obszarze lotów czarterowych, szczególnie na kierunkach turystycznych europejskich i północnej Afryki (Egipt).

Pośród czynników istotnie przyczyniających się do realizacji założonych celów rozwoju siatki połączeń PLL LOT należy wymienić budowę Portu Polska, na którym rozpoczęcie operacji przewidywane jest obecnie od sezonu Zima 2032/2033. Istotne zwiększenie dostępnej przepustowości jak również infrastruktura wspierająca ruch przesiadkowy to kluczowe aspekty wspomagające dalszy rozwój LOT jako przewoźnika działającego w tzw. modelu hub'owym.

Równie istotny czynnik wewnętrzny dla dalszego rozwoju PLL LOT stanowi zrównoważony, odpowiednio zaplanowany i konsekwentnie realizowany wzrost liczebności floty. Spółka rozstrzygnęła największy w swojej historii przetarg na pozyskanie do 84 samolotów regionalnych. Wybrane samoloty Airbus A220 zapewnią możliwość zastąpienia obecnie posiadanej, starzejącej się floty, jak również jej szybki rozwój stanowiący kluczowy warunek osiągnięcia odpowiedniej pozycji konkurencyjnej na nowym lotnisku CPK. W 2025 r. rozpoczęły się także dostawy 13 nowych samolotów Boeing 737 MAX. Zakontraktowano także dwa Boeingi 787 Dreamliner pozyskane od linii Thai Airways, które dołączą do floty przewoźnika w trzecim kwartale 2026 r.

Działanie: Dostosowanie przepisów prawnych oraz polityki ekonomicznej i fiskalnej, sprzyjającej rozwijaniu połączeń lotniczych, w szczególności połączeń dalekodystansowych.

Podmioty:

Minister właściwy ds. finansów publicznych

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego

Minister właściwy ds. gospodarki

W okresie sprawozdawczym podmioty wskazane w dokumencie nie prowadziły działań, które w sposób bezpośredni miałyby się przyczynić do dostosowania przepisów prawnych oraz polityki ekonomicznej i fiskalnej, sprzyjającej rozwijaniu połączeń lotniczych, w szczególności połączeń dalekodystansowych. Pomimo tego inne działania opisane w tym sprawozdaniu w sposób pośredni mają wpływ na osiągnięcie oczekiwanego rezultatu.

W 2025 r. kontynuowany był cykl spotkań przedstawicieli **Ministerstwa Infrastruktury** z branżą cargo lotniczego w Polsce w celu identyfikacji barier ograniczających rozwój rynku lotniczego cargo w Polsce. Wśród najczęściej pojawiających się postulatów branży można wymienić bariery związane z kwestiami fiskalnymi oraz funkcjonowaniem służb celnych. W rezultacie spotkań postulaty branży lotniczej zostały przekazane do **Ministerstwa Finansów**.

Działanie: Rozwijanie relacji politycznych, gospodarczych, handlowych, turystycznych, kulturalnych, naukowych z innymi państwami.

Podmioty:

Minister właściwy ds. zagranicznych

Ministerstwo Spraw Zagranicznych w zakresie realizacji tego działania nie przekazało wkładu do opracowania niniejszego sprawozdania.

W okresie sprawozdawczym działanie realizowane było pośrednio poprzez inicjatywy, które zostały opisane m.in. w rozdziale dotyczącym Kierunku interwencji VIII – wspierania Polski i polskich podmiotów na arenie międzynarodowej.

Działanie: Posiadanie spójnej i skoordynowanej międzynarodowej polityki gospodarczej, która będzie umożliwiała rozwój relacji gospodarczych, wymiany handlowej, współpracy turystycznej, kulturalnej i naukowej, wspierała rozwój przemysłu lotniczego w Polsce, a jednocześnie będzie sprzyjała rozwojowi połączeń lotniczych.

Podmioty:

Minister właściwy ds. gospodarki

Ministerstwo Rozwoju i Technologii poinformowało, że w okresie sprawozdawczym nie prowadziło inicjatyw związanych z transportem lotniczym, które mogłyby się wpisywać w zakres przedmiotowego działania.

Działanie: **Rozwój sieci TEN-T w Polsce przez usprawnienia infrastruktury portów lotniczych znajdujących się w sieci oraz ewentualne rozszerzenie sieci na nowe porty lotnicze.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Zarządzający portami lotniczymi

Jednostki samorządu terytorialnego

W 2025 r. **Ministerstwo Infrastruktury** prowadziło działania dotyczące wdrażania sieci TEN-T w Polsce w zakresie m.in. opiniowania list projektów zgłaszanych przez Zarządzających portami lotniczymi sieci TEN-T, uczestniczeniem w pracach nad planami prac dla korytarzy bazowych sieci TEN-T, a także monitorowaniem stanu wdrażania sieci. Ponadto Ministerstwo Infrastruktury współpracowało z **Centrum Unijnych Projektów Transportowych** w zakresie prac nad systemem informatycznym Komisji Europejskiej stanowiącym bazę danych na temat wdrażania sieci TEN-T pod nazwą TENtec.

W związku z rewizją rozporządzenia ws. wdrażania sieci TEN-T w 2024 r. i uzupełnieniem siatki portów lotniczych o trzy nowe porty lotnicze w zakresie rozszerzenia sieci na nowe porty lotnicze zadanie można uznać za częściowo zrealizowane.

W roku 2025 w Łodzi odbyła się Międzynarodowa Konferencja: Nowa era europejskiego transportu – wyzwania odnowionej polityki TEN-T (która była jednym z wydarzeń w ramach Polskiej Prezydencji w Unii Europejskiej), której organizatorem było Ministerstwo Infrastruktury.

W zakresie inwestycji w portach lotniczych sieci TEN-T Zarządzający portami lotniczymi wskazali na następujące inwestycje:

PPL w 2025 r. kontynuowały na Lotnisku Chopina w Warszawie budowę płyty lotniskowej PPS-15 w zakresie 6 stanowisk postojowych dla statków powietrznych kodu C, zamiennie na 4 stanowiska postojowe kodu C i 1 stanowisko postojowe kodu E/F. Oddanie do użytku operacyjnego płyty PPS-15 przewidziane jest na koniec 2026 r. Celem projektu jest zwiększenie dostępności miejsc postojowych i dróg kołowania o odpowiedniej nośności dla statków powietrznych operujących na Lotnisku Chopina.

Port Lotniczy Gdańsk jako lotnisko sieci TEN-T projektuje rozbudowę infrastruktury portu lotniczego, w tym płyt postojowych i hangarów.

W ramach rozwoju **Lotniska Katowice-Pyrzowice** planowana jest rozbudowa infrastruktury portu lotniczego uwzględniająca wymogi nałożone na porty w sieci TEN-T oraz planowany wzrost ruchu lotniczego (pasażerskiego i cargo).

Działania **Portu Lotniczego Kraków-Balice** w przedmiotowym zakresie są tożsame z działaniami wskazanym w pkt. pn.: „Rozwój istniejących portów lotniczych, z uwzględnieniem ich potencjału rozwojowego, w celu dostosowania do aktualnego zapotrzebowania na usługi transportu lotniczego oraz mając na uwadze powstanie systemu intermodalnego w ramach projektu CPK”.

Z uwagi na przynależność **Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka** do transeuropejskiej sieci transportowej, realizacja zamierzeń inwestycyjnych przyczynia się do synergii w kontekście wojskowym. Lokalizacja lotniska w południowej części kraju, w pobliżu granicy ze Słowacją oraz w pobliżu wschodniej granicy z Ukrainą, umożliwia wykorzystanie lotniska jako lotnisko docelowe lub zapasowe w razie masowego przemieszczania polskich lub europejskich sił zbrojnych w celu wsparcia operacji w ramach siła NATO lub UE. Ponadto prowadzone są zadania rozbudowy i modernizacji obiektów, których celem jest m.in. utrzymania operacyjności istniejącej infrastruktury i poprawy lub utrzymania jakości infrastruktury pod względem bezpieczeństwa, ochrony i efektywności systemu transportu i operacji transportowych. planowania oraz realizacji zadań uwzględniających m.in. zwiększenie przepustowości, bezpieczeństwa, optymalizacji wykorzystania infrastruktury i poprawy cyfryzacji.

W zakresie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka **Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego** poinformował, że na terenie Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka realizowany jest pakiet przedsięwzięć inwestycyjnych finansowanych ze środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF MM-Connecting Europe Facility - Military Mobility) oraz programu FEnIKS (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko),

ukierunkowanych na rozwój infrastruktury lotniskowej, poprawę bezpieczeństwa operacyjnego oraz zwiększenie przepustowości portu.

Zarządzający **Portem Lotniczym Szczecin – Goleniów** poinformował, że w okresie sprawozdawczym realizowane były prace inwestycyjne w zakresie zwiększenia przepustowości obiektu terminal pasażerskiego dostosowując go do spodziewanego ruchu tj. ok. 2 mln pasażerów w roku 2035 co ma spowodować możliwość odciążenia głównych portów lotniczych w Berlinie oraz w Warszawie oraz regionalnych w Poznaniu i Gdańsku, których przepustowość zaczyna być ograniczona przez realizowane obecnie i planowane potoki pasażerskie.

Kierunek interwencji II – Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych

W Polityce lotniczej założono, że do obsługi krótkookresowych spiętrzeń ruchu lotniczego oraz obsługi ciężkich samolotów długodystansowych niezbędne inwestycje będą wymagane zarówno w części lotniczej lotniska jak i poza nią.

Obszary te powinny być priorytetowe w zapewnieniu przepustowości, a tym samym efektywności oraz konkurencyjności usług oraz oferty portów lotniczych, a w efekcie systemu lotnisk. Lokalne plany zagospodarowania przestrzennego powinny uwzględniać powyższe wymagania związane z rozbudową infrastruktury lotniczej. Plany rozbudowy tej infrastruktury powinny być dostosowane do uwarunkowań środowiskowych i nie prowadzić do wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko.

Równocześnie zwiększeniu fizycznej przepustowości portów lotniczych powinno towarzyszyć wdrażanie nowych technologii oraz procedur, które będą zwiększały efektywność operacji w porcie lotniczym, przyczyniając się do zwiększenia jego przepustowości, w szczególności w trudnych warunkach pogodowych oraz w sytuacjach powodujących krótkookresowe spiętrzenia ruchu w porcie lotniczym.

W ramach drugiego Kierunku interwencji zaproponowano 22 działania, które mają przyczynić się dalszego rozwoju lotnisk w Polsce.

Działanie: Dostosowanie infrastruktury portów lotniczych do nowych, wymagań sanitarnych, związanych z ewentualnym występowaniem chorób zakaźnych.

Podmioty:

Minister właściwy ds. zdrowia

Zarządzający portami lotniczymi

Polityka lotnicza powstawała w czasie trwania pandemii COVID-19 oraz bezpośrednio po jej zakończeniu. Dlatego w dokumencie znalazło się działanie dotyczące dostosowania infrastruktury portów lotniczych do nowych, wymagań sanitarnych, związanych z ewentualnym występowaniem chorób zakaźnych.

W okresie sprawozdawczym **Ministerstwo Zdrowia** nie realizowało inicjatyw wpisujących się w zakres przedmiotowego działania.

PPL na bieżąco dostosowują działania do wymogów przepisów krajowych i europejskich w zakresie między innymi zapewnienia wymagań sanitarnych, związanych z ewentualnym występowaniem chorób zakaźnych poprzez monitorowanie aktualizacji zagrożeń zdrowotnych na świecie. Dodatkowo **Lotnisko Chopina w Warszawie** zawarło umowę na zakup dwóch nowoczesnych ambulansów, które zastąpią stare wyeksploatowane pojazdy.

Spółka **Port Lotniczy Bydgoszcz** publikowała informacje w zakresie chorób zakaźnych, współpracowała w tym zakresie ze służbami sanitarnymi, wpływając na świadomość pasażerów.

Port Lotniczy Kraków-Balice realizuje działania w zakresie rozbudowy infrastruktury z uwzględnieniem aktualnych wymogów sanitarnych. Sukcesywnie wdrażane są rozwiązania mające na celu minimalizację kontaktu pasażera z powierzchniami stykowymi w sanitariatach. W nowym terminalu zaplanowane zostały dedykowane pomieszczenia do izolacji pasażerów dotkniętych chorobami zakaźnymi.

Port Lotniczy Lublin posiada pełną zdolność do reagowania w sytuacjach zagrożenia epidemiologicznego, co zostało dowiedzione w czasie pandemii COVID-19 poprzez sprawne wdrażanie zaleceń organów ochrony zdrowia publicznego.

Port Lotniczy Łódź posiada ustanowioną procedurę reagowania na wypadek wystąpienia zagrożenia epidemicznego, w tym chorób zakaźnych, stanowiącą załącznik do Planu Działania w Sytuacji Zagrożenia, uzgodnionego z właściwymi służbami sanitarnymi (w tym z Wydziałami Zarządzania Kryzysowego – miejskim i wojewódzkim, Wojewódzką Stacją Ratownictwa Medycznego, Stacją Sanitarno-Epidemiologiczną i Inspektorem Weterynarii).

W **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** w konsultacji z Sanepidem wydzielono na terenie portu pomieszczenie specjalne, a **Lotnisko Katowice-Pyrzowice** poinformowało, że posiada infrastrukturę dostosowaną do wymogów sanitarnych.

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów poinformował, że w projektowanej infrastrukturze obiektowej Terminala pasażerskiego i obiektów wspomagających jego funkcjonowanie znajdują się specjalne wydzielone strefy w których będzie zapewniona możliwość ulokowania pasażerów z potencjalnie zagrożonego samolotu oddzielając ich od innych podróży.

Działanie: **Wdrażanie w portach lotniczych nowoczesnych technologii ukierunkowanych na poprawę poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska.**

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Zarządzający portami lotniczymi

PAŻP uczestniczy we współpracy z zarządzającymi portami lotniczymi w rozwoju technologii ukierunkowanych na poprawę poziomu bezpieczeństwa w obszarze dotyczącym służb ruchu lotniczego. Do takich działań można zaliczyć zainicjowanie postępowania przetargowego na dostawę Zintegrowanego Systemu Wieżowego dla TWR Warszawa, który poza dostarczeniem A-SMGCS wyposażonego w bariery bezpieczeństwa dedykowane służbie kontroli lotniska, dodatkowo wyposażony będzie w funkcjonalność DMAN, co wymiennie wpłynie na poprawę ochrony środowiska.

Równolegle prowadzone są prace nad koncepcją operacyjną dla Zintegrowanego Systemu Wieżowego dla ośrodków terenowych. Kluczowym aspektem w procesie jest zgłoszenie przez Agencję NEURON SMAS – nowej inicjatywy SESAR, która ma na celu dostarczenie efektywnego kosztowo rozwiązania w zakresie monitorowania ruchu naziemnego na wybranych lotniskach regionalnych.

Do redukcji emisji zanieczyszczeń oraz hałasu lotniczego przyczynia się utrzymywanie technologii pracy i procedur służb kontroli ruchu lotniczego umożliwiających zastosowanie technik lądowania CDO oraz startu CCO przez załogi statków powietrznych. Dodatkowo, wdrożenie procedur RNAV/RNP zarówno w zakresie podejścia do lądowania jak i SID/STAR prowadzi do redukcji negatywnego oddziaływania na środowisko.

PPL rozwijają wdrożony na **Lotnisku Chopina** modułowy system Airport GTS do nadzorowania ruchu lotniczego i naziemnego oraz wsparcia pracy służb operacyjnych, poprzez funkcję dozoru (Surveillance Service) pola ruchu naziemnego i funkcje Safety Support.

PPL zainstalowały na Lotnisku Chopina 20 bramek Self Boarding Gate, umożliwiających automatyczny boarding pasażerów. Ponadto wdrożono szereg usprawnień optymalizujących przepływ bagażu, w tym: budowa bezpośrednich połączeń do urządzeń sortujących bagaż dla łączników transferowych, zmiana algorytmu dla przesyłu bagażu przez urządzenia prześwietlające (EDS), automatyzacja scenariuszy w systemie przesyłu bagażu. Kontynuowana jest również modernizacja infrastruktury BHS w celu zwiększenia pojemności o 200%.

Dodatkowo zostały przeprowadzone na Lotnisku Chopina testy urządzeń do prześwietlania osób - Security Scanners. Głównym założeniem była ocena ich wpływu na zwiększenie przepustowości linii kontroli bezpieczeństwa w sezonie letnim. Zgodnie z prowadzoną polityką Komisji UE w tym zakresie, wszystkie duże lotniska obsługujące ponad 25 mln pax rocznie do roku 2030 mogą zostać zobowiązane do instalacji Security Scanners, jako metody podstawowej kontroli bezpieczeństwa osób lub łącznie z bramkami WTMD.

PPL aktywnie współpracowały z **PAŻP** w zakresie wdrażanego na Lotnisku Chopina projektu AMDB/Digital NOTAM.

W 2025 r. **Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost** zakończył budowę oświetlenia bram wjazdowych oraz części ciągów pieszych w nowoczesne oświetlenie LED wraz z instalacją solarną i turbinami wiatrowymi.

Lotnisko Warszawa-Radom uruchomiło w 2025 roku przyłącza elektryczne, umożliwiające stosowanie przetwornic zasilających statki powietrzne bezpośrednio z sieci elektroenergetycznej lotniska.

W 2025 r. Spółka Zarządzająca **Portem Lotniczym Bydgoszcz** zakupiła nowy lotniskowy pojazd ratowniczo-gaśniczy na potrzeby Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej, który zostanie odebrany planowo w I kwartale br. Na terenie Lotniska Bydgoszcz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przeprowadziła inwestycje w zakresie nowego systemu ILS, zostały dostosowane świetlne pomoce nawigacyjne. Ponadto, Spółka w roku 2025 zakupiła i uruchomiła dwugeneratorowe urządzenia RTG do kontroli bezpieczeństwa w zakresie cargo. Planowana jest rozbudowa zaplecza dla służb METEO, która zgodnie z harmonogramem zostanie zrealizowana w 2027 r.

W ramach współpracy z PAŻP, Spółka udostępni nowe powierzchnie na potrzeby służb kontroli ruchu lotniczego tj. Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Ponadto, Lotnisko Bydgoszcz przeprowadziło analizę rynku oraz rozeznanie możliwości w zakresie zakupu urządzenia do wykrywania materiałów wybuchowych EDSCB standardu C3, wykorzystywanego do kontroli bagażu kabinowego. Planowane jest pozyskanie na ten cel funduszy z programu unijnego GBER, zakup i wdrożenie w 2027 r. Ponadto, w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa, Spółka współpracuje ze służbami Placówki Straży Granicznej, w tym również w zakresie wprowadzonego systemu kontroli granicznej Entry Exit System (EES) dla pasażerów z krajów spoza UE.

W okresie sprawozdawczym **Port Lotniczy Gdańsk** ogłosił przetarg na zakup najnowszej generacji skanerów EDSCB C3 (Explosive Detection Systems for Cabin Baggage, standard C3).

W 2025 r. **Port Lotniczy Kraków-Balice** prowadził proces wyboru wykonawcy robót budowlanych zadania inwestycyjnego polegającego na przełożeniu koryta Potoku Olszanickiego, budowie zbiorników retencyjnych na wody roztopowe pochodzące z procesów odladzania wraz z płytą szczelną oraz zbiornikami na paliwo lotnicze na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków – Balice. W ramach przedmiotowego zadania planowana jest modernizacja gospodarki wodno-ściekowej lotniska, w zakresie której ujęto budowę zbiornika retencyjnego na istniejącym odcinku kanalizacji deszczowej lotniska przeznaczonego do gromadzenia wody opadowej, roztopowej i zanieczyszczonej substancjami pochodzącymi z sezonowego procesu odladzania statków powietrznych oraz zimowego utrzymania lotniskowych nawierzchni sztucznych.

W zakresie nowoczesnych technologii ochrony środowiska podjęto działania mające na celu podjęcie współpracy z Orlen OIL S.A., w przedmiocie doboru technologii odzysku i recyklingu zużytych środków do odladzania, wraz z wykonaniem testów przemysłowych. Ponadto trwają przygotowania do nawiązania współpracy z Instytutem Transportu Samochodowego, w zakresie analizy możliwości wykorzystania nowoczesnych, autonomicznych pojazdów, sprzętu i urządzeń na potrzeby lotniska (automatyzacja utrzymania zimowego, utrzymania terenów zielonych, patrolowania, odstraszenia dzikiej zwierzyny, monitoringu kanalizacji sanitarnej i opadowej). Wyżej wymienione inicjatywy analityczno-badawczo-rozwojowe będą wprowadzone w 2026 r., w etap formalnej współpracy.

Port Lotniczy Łódź wdraża nowoczesne technologie ukierunkowane na poprawę poziomu bezpieczeństwa operacyjnego oraz ochronę środowiska, w tym poprzez działania zwiększające efektywność energetyczną i ograniczające emisyjność funkcjonowania portu. W 2025 roku kluczowymi przedsięwzięciami w tym obszarze było uruchomienie ogólnodostępnej stacji szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych (I kwartał 2025), rozpoczęcie wymiany floty pojazdów służbowych poprzez zakup 4 pojazdów elektrycznych, a także zapewnienie dostaw energii elektrycznej, w ramach których 50% zużycia pochodzi z odnawialnych źródeł energii. Dodatkowo podpisano umowę na budowę farmy fotowoltaicznej na terenie lotniska, co stanowi istotny element wdrażania technologii OZE oraz długoterminowego ograniczania wpływu działalności portu na środowisko.

W ramach inwestycji w tym w zakresie w **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** są realizowane i planowane działania obejmujące m.in.: modernizację systemów kontroli bezpieczeństwa (w trakcie realizacji), zakup nowoczesnych pojazdów ratowniczo-gaśniczych (w trakcie realizacji), zakup pojazdów zeroemisyjnych, budowę nowego wjazdu na teren lotniska celem poprawy bezpieczeństwa (w trakcie realizacji), przebudowę i rozbudowę dróg kołowania (w trakcie realizacji), przebudowę drogi startowej (w trakcie realizacji), przebudowę i rozbudowę terminalu pasażerskiego wschodniego T2 w zakresie jego funkcjonalności i przystosowania do komponentu mobilności wojskowej, rozbudowę infrastruktury zasilającej lotnisko wraz z budową instalacji fotowoltaicznej i magazynami energii, przebudowę i rozbudowę płaszczyzn postoju samolotów oraz budowę terminala cargo o podwójnym, cywilno-wojskowym zastosowaniu (mobility military).

W **Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów** realizowany był projekt inwestycyjny wspierany środkami funduszu CINEA w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa operacji wykonywanych w złych warunkach pogodowych

i jednocześnie wdrożenie nowoczesnej technologii opraw typu LED przez co zmniejszono zużycie energii elektrycznej o ok. 25%. Budynek Terminala pasażerskiego budowany jest z założeniem niskoemisyjnego obiektu gdzie ciepło użytkowe będzie pozyskiwane z odnawialnych źródeł energii: pompy ciepła typu ziemia/powietrze oraz energii z paneli fotowoltaicznych, a także zastosowany zostanie obieg szarej wody użytkowej.

Spółka jako Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn–Mazury** w 2023 roku zrealizowała inwestycję, dzięki której możliwe jest prowadzenie operacji lotniczych w warunkach CAT II ILS. Spółka na bieżąco prowadzi aktywne działania mające na celu ochronę środowiska, zgodnie z obowiązującą decyzją środowiskową.

Działanie: **Uzupełnienie ewentualnych braków przepustowości portów lotniczych.**

Podmioty:

Jednostki samorządu terytorialnego

Zarządzający portami lotniczymi

Na **Lotnisku Chopina w Warszawie** trwa modernizacja wyposażenia oraz rozbudowa centralnych stref kontroli bezpieczeństwa w Terminalu oraz wymiana urządzeń w strefach tranzytowych. Zadania polegają na wymianie systemów kontroli bezpieczeństwa na urządzenia nowej generacji, wyposażone w skanery w technologii tomografii komputerowej CT, które umożliwiają prześwietlanie bagażu kabinowego bez konieczności wyjmowania z bagażu płynów i elektroniki. Przewiduje się, że inwestycja zwiększy przepustowość centralnych stref kontroli bezpieczeństwa z obecnej 2.520 pax/h do 4.250 pax/h. Realizacja potrwa do końca 2026 r.

Równolegle, w ramach działania w 2025 r. zaplanowano i częściowo rozpoczęto realizację szeregu projektów modernizujących system obsługi bagażu, w tym m.in. oczekiwany przez przewoźników montaż 10 stanowisk do samoobsługowej odprawy biletowo-bagażowej (Self Bag Drop) umożliwiających samodzielną obsługę bagażu rejestrowanego przez pasażerów, bezpośrednio na hali odpraw w strefie D terminala.

W 2025 r. przystąpiono do etapowanej wymiany trzech karuzel bagażowych AR2, AR3 i AR4 w hali odbioru bagażu. Celem zadania jest zwiększenie pojemności karuzel poprzez ich wydłużenie o 10 m i przebudowanie na ukośne, co ma zapewnić wzrost ich pojemności z ok. 54 szt. do ok. 188 szt./karuzelę. Zaplanowano wymianę sorterów taktowych TTS1 i TTS2, w celu zapewnienia niezawodności pracy systemu bagażowego BHS. W sortowni bagażu zaplanowano zmiany technologiczne i informatyczne w celu poprawy procesu przesyłu bagażu.

Na **Lotnisku Zielona Góra-Babimost** została zbudowana nowa hala Non Schengen, co powoduje zwiększenie przepustowości lotniska do 250 tys. pax/rok.

W 2025 r. **Województwo Lubuskie** realizowało działania analityczne i planistyczne związane z przygotowaniem rozwoju infrastruktury Portu Lotniczego Zielona Góra–Babimost. W szczególności prowadzono prace koncepcyjne dotyczące budowy nowego terminala pasażerskiego oraz rozwoju infrastruktury towarzyszącej, mające na celu usunięcie prognozowanych wąskich gardeł przepustowościowych i dostosowanie portu do przewidywanego wzrostu ruchu pasażerskiego.

Spółka Zarządzająca **Portem Lotniczym Bydgoszcz** w roku 2025 r. przeprowadziła prace modernizacyjne w hali odlotów, dostosowując możliwości przepustowości terminala w ramach obecnie istniejącej infrastruktury do zwiększonego ruchu pasażerskiego (w szczególności w zakresie obsługi kierunków non-schengen), zwiększając tym samym przepustowość gate w ramach potrzeb do danych odlotów. Ponadto, z uwagi na nieustanny rozwój siatki połączeń, Spółka podjęła działania zmierzające do dalszej modernizacji hali odlotów we współpracy z najemcami. Planowane wdrożenie inwestycji w roku 2026.

W okresie sprawozdawczym **Port Lotniczy Gdańsk** reorganizował układ stanowisk postojowych na płytach lotniska, w celu zwiększenia liczby miejsc postojowych. Port rozpoczął modernizację systemu bagażowego w celu zwiększenia przepustowości i bezawaryjności systemu dystrybucji bagażu.

Port Lotniczy Lublin posiada elastyczność operacyjną w zakresie przepustowości, co zostało dowiedzione podczas współpracy z wojskiem w ramach POLLOGHUB. Spółka w swoich planach inwestycyjnych uwzględnia inwestycje przyczyniające się do zwiększenia przepustowości w przyszłości.

Port Lotniczy Łódź w obowiązującym Planie Generalnym ma przewidzianą infrastrukturę dostosowaną do przepustowości wystarczającej na obsługę aktualnego ruchu lotniczego. Aktualizacja Planu Generalnego (przewidziana na I półrocze 2026) zawiera plany rozbudowy infrastruktury w celu zwiększenia przepustowości (remonty i przebudowa infrastruktury pola manewrowego, budowa nowych dróg kołowania oraz płyty postojowej, a także zaplecza hangarowo-usługowego, dla celów MRO).

W **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** planowane są inwestycje polegające na budowie dodatkowych dróg kołowania (w trakcie realizacji), stanowisk postojowych oraz rozbudowie istniejących terminali pasażerskich zapewnią zwiększenie przepustowości do 2 mln pasażerów, czyli osiągnięcia planowanej przepustowości do 2040 r.

Lotnisko Szczecin – Goleniów prowadzi prace inwestycyjne w zakresie zwiększenia przepustowości obiektu terminal pasażerski dostosowując go do prognozowanego ruchu lotniczego tj. ok. 2 mln pasażerów w roku 2035.

Działanie: Osiągnięcie warunków umożliwiających prowadzenie nawigacji obszarowej ze zdefiniowanym wskaźnikiem RNP lub RNAV dla wszystkich operacji lotniczych w przestrzeni FIR Warszawa.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Jak wynika z informacji **PAŻP** w FIR EPWW RNAV-5 jest specyfikacją nawigacyjną dla operacji trasowych. W polskiej przestrzeni powietrznej PAŻP posiada 100% pokrycie, a także zapewniona jest redundancja dla specyfikacji RNAV-5. W TMA poszczególnych lotnisk zostały wdrożone aplikacje RNP-1 i RNAV-1, z wykorzystaniem sensora nawigacyjnego GNSS i/lub DME/DME. Dotychczasowo wdrożono wykorzystanie sensora DME/DME dla specyfikacji RNAV-1 dla lotnisk EPWA, EPMO, EPGD oraz EPPO. Aktualnie prowadzone są prace nad wdrożeniem sensora DME/DME dla lotnisk EPWR, EPKK, EPKT.

Działanie: Określenie wymagań i wprowadzenie obowiązku wykonywania operacji typu RNP.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Działanie w opinii **PAŻP** jest w trakcie realizacji. W TMA dozorowanych (TMA Gdańsk, TMA Kraków, TMA Poznań, TMA Warszawa) wdrożona jest specyfikacja RNAV-1, natomiast TMA proceduralne mają wdrożoną specyfikację RNP-1.

W operacjach trasowych wdrożona została specyfikacja RNAV-5. Informacja na ten temat została zawarta w PBN Transition Plan Poland. Dokument został zatwierdzony przez Prezesa ULC w dniu 26 stycznia 2024 r. Stosowne zapisy znajdują się także w AIP Polska. Stan wdrożenia tego obowiązku został także opisany w AIC 04/24 z 5 września 2024 r.

Działanie: Wykorzystanie odpowiedniej infrastruktury satelitarnej oraz racjonalizacja infrastruktury naziemnych pomocy nawigacyjnych zapewniająca przejście na nawigację satelitarną GNSS (ABAS, SBAS i GBAS), we wszystkich fazach lotu – zgodnie z zaleceniami ICAO.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Zarządzający portami lotniczymi

Jak wynika z informacji przekazanych przez **PAŻP**, działanie jest w dalszym ciągu w realizacji. Sensor GNSS został wdrożony jako podstawowy sensor nawigacyjny w FIR Warszawa, dla wszystkich faz lotu. Wdrożono

następujące elementy sensora GNSS - GPS/ABAS, GPS/EGNOS. Galileo został udostępniony lotnictwu cywilnemu w listopadzie 2023 r. ale statki powietrzne nie mają jeszcze awioniki dostosowanej do korzystania z tego systemu. Ze względu na brak certyfikacji, GBAS CAT II/III został wstępnie zaplanowany do wdrożenia w przyszłości na lotnisku CPK (Port Polska). Kwestie te zostały uwzględnione w PBN Transition Plan Poland, który został zatwierdzony przez Prezesa ULC w dniu 26 stycznia 2024 r.

Z uwagi na inwestycję PAŻP na terenie **Lotniska Bydgoszcz**, przeprowadzoną w 2025 roku, tj. wdrożenie nowego systemu ILS, Spółka Zarządzająca Portem Lotniczym Bydgoszcz miała możliwość sprawdzenia sytuacji wynikającej z przejścia na inny system pomocy nawigacyjnych. Jednocześnie, doświadczenie ww. Spółki wskazuje, iż korzystanie z urządzeń opartych na GNSS generuje ryzyko, że sygnał taki może być dość skutecznie zakłócany.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice posiada certyfikat uprawniający do wykonywania operacji lotniczych w kategorii II (CAT II) oraz wykonywania startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO). Obecnie prowadzone są rozmowy z PAŻP na temat budowy systemu ILS CAT II na kierunku pomocniczym drogi startowej RWY 08 oraz budowy – podniesienia standardu na kierunku głównym drogi startowej RWY 26 do kategorii III (CAT III).

W **Porcie Lotniczym Łódź** dostępne są procedury RNP SID i STAR w specyfikacji RNP1 oraz podejścia RNP dla RWY 07 i RWY 25.

Port Lotniczy Rzeszów: RNAV GNSS jako system już funkcjonuje w RZE pod nazwą RNP.

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów: Obecnie w porcie lotniczym realizowane są procedury w oparciu o GNDSS.

Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego poinformował, że z uwagi na bieżące zakłócenia sygnału GPS, prace w tym zakresie zostały wstrzymane w **Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury**.

Działanie: Zapewnienie na wymaganym poziomie dokładności informacji nawigacyjnej niezbędnej dla zastosowań w ATM/CNS.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Działanie w opinii **PAŻP** zostało zrealizowane i jest utrzymywane na odpowiednim poziomie.

Działanie: Implementacja operacji 4D celem wsparcia koncepcji zarządzania ruchem „gate to gate”.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

W ramach realizacji działania **PAŻP** poinformowała, że poprzez zapewnienie odpowiednich interfejsów komunikacyjnych oraz realizację przez system ATM funkcji zarządzania trajektorią 4D, system ATM iTEC/SkyNex (iSNEX) będzie wspierał realizację koncepcji zarządzania ruchem "gate to gate". Wdrożenie systemu jest zaplanowane na 2032 r.

Z uwagi na powyższą informację dotyczącą niewdrożenia działania przed 2030 r. konieczna w przyszłej aktualizacji Polityki lotniczej jest zmiana ram czasowych przedmiotowego działania.

Działanie: Wdrożenie koncepcji FRA/cross border FRA.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Działanie jest w dalszym ciągu realizowane przez **PAŻP**. Inicial FRA wdrożono w 2019 r. W 2022 r wdrożono koncepcję operacji cross-border FRA pomiędzy Polską a Litwą oraz Polska a Słowacją, W 2024 r. wdrożono

koncepcję operacji cross-border FRA pomiędzy Polską i Czechami oraz Polską i Szwecją. Planowane działanie cross border FRA z Niemcami w 2029 r.

Działanie: Zapewnienie i utrzymanie na lotniskach możliwości wykonywania operacji we wszelkich warunkach pogodowych, o ile jest to uzasadnione.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Urząd Lotnictwa Cywilnego
Zarządzający portami lotniczymi

Działanie realizowane przez **PAŻP** oraz **Zarządzających portami lotniczymi**. Na wszystkich lotniskach kontrolowanych utrzymywane są systemy ILS CAT. II lub III. W niektórych sytuacjach są wykorzystywane tylko w warunkach CAT. I ze względu na niedostosowanie infrastruktury lotniskowej (za którą odpowiadają porty lotnicze) do operacji CAT. II.

ULC poinformował, że w 2025 r. podejmowano działania mające na celu zapewnienie oraz utrzymanie zdolności lotnisk do wykonywania operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności oraz w trudnych warunkach pogodowych. W ramach prac przeanalizowano i zatwierdzono zmiany w systemach funkcjonalnych ATM i CNS, w szczególności dotyczące lotniskowych pomocy nawigacyjnych oraz procedur operacyjnych.

W celu wdrożenia niezbędnych zmian Urząd Lotnictwa Cywilnego wydał w 2025 r. decyzje zatwierdzające m.in.: wymianę systemu ILS/DME dla lotniska Bydgoszcz (EPBY); dostosowanie systemu ILS CAT II na lotnisku Szczecin–Goleniów (EPSC); umożliwienie wykonywania operacji lądowania podczas obowiązywania procedur ograniczonej widzialności (LVP) oraz modyfikację minimów separacji ruchu naziemnego; zmiany oraz wdrożenie procedur ograniczonej widzialności (LVP) na lotniskach Warszawa–Chopin (EPWA) oraz Szczecin–Goleniów (EPSC); modyfikację precyzyjnych procedur podejścia do lądowania ILS CAT II na lotnisku Lublin (EPLB); wdrożenie zaktualizowanych procedur ILS CAT I oraz RNP LPV na lotnisku Bydgoszcz (EPBY); zmianę procedur lotu w związku z wprowadzeniem ILS CAT II na lotnisku Szczecin–Goleniów (EPSC).

Ponadto zainicjowano proces zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 listopada 2020 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych i powierzchni ograniczających zabudowę (Dz. U. z 2025 r. poz. 1555). Zmiana ma na celu wprowadzenie nowego rodzaju kontroli weryfikacyjnej umożliwiającej wykonywanie pomiarów urządzeń naziemnych z powietrza z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych.

Działania zrealizowane w 2025 r. przyczyniły się do utrzymania oraz rozwoju infrastruktury i procedur umożliwiających wykonywanie operacji lotniczych w trudnych warunkach meteorologicznych. Wydane decyzje oraz podjęte prace legislacyjne stanowią istotny element zwiększania bezpieczeństwa i dostępności operacyjnej polskich portów lotniczych.

PPL na Lotnisku Zielona Góra-Babimost planują montaż i uruchomienie ILS CAT II do końca 2029 roku.

Wobec funkcjonowania na **Lotnisku Warszawa - Radom** systemu ILS kategorii I, zarządzający opracował w 2025 roku propozycję procedur LVP w zakresie operacji startu LVTO, które obecnie są weryfikowane w **PAŻP**.

W okresie sprawozdawczym **PPL** ogłosiły przetarg na dostawę i wdrożenie nowego systemu AWOS (Automated Weather Observing System) zgodnego z najnowszymi standardami meteorologicznymi oraz informatycznymi w celu zapewnienia osłony meteorologicznej **Lotniska Chopina**, udostępniania zebranych danych do IMGW oraz innych podmiotów uprawnionych wraz z utrzymaniem bezpieczeństwa operacji lotniczych w polskiej przestrzeni powietrznej.

Port Lotniczy w Gdańsku jest zabezpieczony przed warunkami ograniczonej widzialności dzięki systemowi ILS CAT IIIB. Zarządzający Portem Lotniczym identyfikuje potrzebę dalszego zabezpieczenia lotniska przed intensywnymi opadami śniegu i oblodzeniem nawierzchni.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego prowadzi obecnie rozmowy z **PAŻP** ws. zakupu i montażu na lotnisku systemu monitorowania ruchu naziemnego statków powietrznych i pojazdów (system multilateracji).

W ramach planów inwestycyjnych przygotowywany jest w **Porcie Lotniczym Kraków-Balice** projekt budowy nowej drogi startowej, która dostosowana będzie do prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności kategorii III. Mając na uwadze zaburzenia operacji lotniczych wynikające z warunków atmosferycznych występujących w Porcie Lotniczym Kraków-Balice jesienią i wiosną, w 2025 roku została zlecona analiza możliwości wykonywania operacji w warunkach CAT II/III. Wprowadzona w dniu 27.11.2025 roku zmiana nr 18 do aneksu XIV konwencji chicagowskiej zmieniającej wymogi w zakresie oświetlenia nawigacyjnego na potrzeby CAT II, przyniosła możliwość czynienia starań o podwyższenie kategorii operacyjnej do CAT II. W związku z tym, że Port Lotniczy Kraków-Balice certyfikowany jest na bazie przepisów europejskich, zwrócono się do **ULC** o stanowisko odnośnie możliwości certyfikacji lotniska do CAT II poprzez wydanie równoważnego poziomu bezpieczeństwa.

W Porcie Lotniczym Kraków-Balice został powołany zespół ds. wdrożenia CAT II, którego zadaniem będzie analiza i podjęcie niezbędnych działań w celu certyfikacji lotniska do CAT II. W związku z planowaną wymianą systemu ILS/DME przez PAŻP w 2026 roku, a także koniecznością wykonania niezbędnych działań inwestycyjnych, najwcześniejszy deklarowany czas uruchomienia CAT II w Porcie Lotniczym Kraków-Balice to I kwartał 2027 roku.

Zarządzający Portem Lotniczym Lublin dokłada należytej staranności w celu umożliwienia przeprowadzania operacji lotniczych w niesprzyjających warunkach pogodowych z zachowaniem wszelkich procedur bezpieczeństwa. W związku z tym działaniem spółka posiada plany inwestycyjne w zakresie modernizacji sprzętu utrzymania zimowego.

Port Lotniczy Łódź posiada certyfikat uprawniający do wykonywania operacji lotniczych w kategorii I (ILS Cat. I) oraz opracowane i wdrożone procedury wykonywania operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności (LVP). W Porcie Lotniczym Łódź dostosowanie pola manewrowego do wykonywania operacji dla warunków ograniczonej widzialności w kategorii II planowane jest w perspektywie 2030+.

Port Lotniczy Rzeszów: Aktualnie lotnisko wyposażone jest w urządzenia i procedury umożliwiające realizację operacji w warunkach odpowiadających kategorii II ILS na kierunku 27. Biorąc pod uwagę natężenie ruchu lotniczego, prowadzone będą w roku 2026 analizy możliwości oprzyrządowania ILS'em kierunku 09.

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów: Realizowany jest plan inwestycyjny 2023-2027 w ramach którego w roku zakończono w roku 2025 montaż systemu świetlnych pomocy nawigacyjnych umożliwiając wykonywanie operacji lotniczych w CATII Wprowadzono procedury LVP i LVTO.

Działanie: Wsparcie operacji lotniczych wykonywanych przez statki powietrzne o mniejszych zdolnościach nawigacyjnych (tak długo jak będzie to możliwe), biorąc pod uwagę wpływ wszelkich wprowadzanych zmian na tę grupę statków powietrznych.

Podmioty:
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Zadanie w trakcie realizacji. Przedmiotowe kwestie zostały uwzględnione w PBN TP opracowanym przez **PAŻP**, zatwierdzonym przez **Prezesa ULC** w styczniu 2024 r.

Działanie: Wsparcie operacji lotniczych państwowych statków powietrznych, niespełniających wymogów GAT.

Podmioty:
Minister Obrony Narodowej
Minister właściwy ds. wewnętrznych
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

W ramach działania **PAŻP** zapewnia służby ruchu lotniczego dla państwowych statków powietrznych innych niż GAT zarówno polskich, jak i sił powietrznych NATO.

Na podstawie porozumienia z Urzędem Komunikacji Elektronicznej i we współpracy z Wojskowym Biurem Zarządzania Częstotliwościami, PAŻP koordynuje również radiowe częstotliwości lotnicze w paśmie VHF. Koordynacja obejmuje również nominały przeznaczone dla państwowych statków powietrznych wykonujących loty w celach wojskowych (OAT) oraz sił powietrznych NATO.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz **Ministerstwo Obrony Narodowej** poinformowały, że w okresie sprawozdawczym nie realizowały zadań wpisujących się w zakres przedmiotowego działania.

Działanie: 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.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

PAŻP poinformowała, że przedmiotowe kwestie zostały uwzględnione w PBN TP, zatwierdzonym przez **Prezesa ULC** w styczniu 2024 r. Niezbędna infrastruktura została zakwalifikowana jako element sieci MON (minimum operational network), w przyszłości RON (resilience operational network).

Działanie: Zapewnienie minimalnej sieci operacyjnej VOR/DME i DME/DME na wypadek awarii GNSS.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

W ramach działania **PAŻP** poinformowała, że ze względu na obserwowaną w FIR EPWW dużą liczbę zakłóceń GNSS, zdefiniowana została lista pomocy nawigacyjnych, które będą stanowić contingency i reversion plan w przypadku utraty sygnału GNSS. Informacje o MON zawarte są w PBN Transition Plan Poland.

Działanie: Wdrożenie GNSS jako podstawowego sensora nawigacji RNAV (GPS/ABAS, GPS/SBAS(EGNOS) + Galileo). Przewiduje się także wdrożenie GBAS GAST-C i D jako wspomaganie dla GPS, umożliwiającego wykonywanie podejść w CAT. II i III na wybranych lotniskach.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

PAŻP poinformowała, że sensor GNSS został wdrożony jako podstawowy sensor nawigacyjny w FIR Warszawa, dla wszystkich faz lotu. Wdrożono następujące elementy sensora GNSS - GPS/ABAS, GPS/EGNOS. Galileo został udostępniony lotnictwu cywilnemu w listopadzie 2023 r. ale statki powietrzne nie są wyposażone jeszcze w awionikę dostosowaną do korzystania z tego systemu. Ze względu na brak certyfikacji, GBAS CAT. II/III został wstępnie zaplanowany do wdrożenia w przyszłości na lotnisku tylko w CPK (Port Polska).

Działanie: Rozbudowanie sieci radiolatarni DME (dla zapewnienia backupu w ENR i TMA dla nawigacji obszarowej RNAV GNSS).

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Według **PAŻP** rozbudowa sieci DME została uwzględniona w PBN TP Poland. Nowe DME realizowane są w celu uzupełnienia pokrycia RNAV1 w wybranych TMA.

Działanie: Realizacja projektów inwestycyjnych zmierzających do modernizacji infrastruktury dozoru.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

W ramach **PAŻP** w zakresie realizacji działania w 2025 r. kontynuowano budowę: 3 radarów (Gdańsk, Katowice, Pułtusk) oraz realizowano rozbudowę systemu WAM/ADS-B Zachód. W trakcie jest postępowanie na system WAM/ADS-B w regionie południowym z realizacją w latach 2026-2027. Na rok 2026 r. planowane jest zakończenie rozbudowy systemu WAM/ADS-B Zachód w regionie północno-zachodnim. W latach 2026-27 realizowana będzie modernizacja radarów PSR/MSSR w Poznaniu i Wrocławiu.

Działanie: Rozwój technologiczny w zakresie ADS-B (realizacja z systemem WAM FIR Warszawa, proces wdrożenia operacyjnego zsynchronizowany z procesem wyposażania statków powietrznych w wymagane transpondery ADS-B).

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Jak poinformowała **PAŻP** każdy wdrażany system MLAT posiada również funkcjonalność ADS-B, odbiorniki ADS-B posiadają również wdrażane radary. Działania związane z wdrożeniem operacyjnym ADS-B do 2034 roku (jako dodatkowej warstwy dozoru) zostały zdefiniowane, jednakże podstawowym warunkiem wdrażania ADS-B jest brak występowania zakłóceń celowych sygnału GNSS w FIR Warszawa, które obecnie występują w dużym nasileniu.

Działanie: Zapewnienie użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji dozoru.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Ministerstwo Obrony Narodowej

Jak poinformowała **PAŻP** system dystrybucji danych dozoru SDDC jest wdrożony i funkcjonuje operacyjnie - umożliwia wymianę danych radarowych pomiędzy poszczególnymi ośrodkami kontroli ruchu lotniczego (OKRL) PAŻP oraz przyłączanie i wymianę danych radarowych z podmiotami zewnętrznymi.

Działanie: Zmiana formuły opracowania i procesu zatwierdzania planów generalnych lotnisk cywilnych, w szczególności w zakresie zapewnienia aktualności planów generalnych.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

W 2025 r. minister właściwy ds. transportu nie zatwierdził aktualizacji planów generalnych w zakresie zgodności z polityką transportową kraju, natomiast do Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury zostały złożone wnioski o zatwierdzenie aktualizacji planu generalnego Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów i Portu Lotniczego Lublin.

Działanie: Aktualizacja planów generalnych lotnisk użytku publicznego w Polsce z uwzględnieniem nowej sytuacji rynkowej spowodowanej pandemią COVID-19 oraz dokumentów wyznaczających politykę transportową kraju.

Podmioty:

Zarządzający portami lotniczymi

W 2023 r. **Minister Infrastruktury** zatwierdził zaktualizowany Plan Generalny **Lotniska Chopina**, jednak w związku ze zmianą terminu uruchomienia CPK i szybkim wzrostem prognozowanego ruchu lotniczego zaszła potrzeba modernizacji Lotniska Chopina. Konsekwencją tej sytuacji jest rozpoczęcie nowego programu inwestycyjnego, a w związku z tym również konieczność aktualizacji planu generalnego. W latach 2024-2025 PPL opracowały nową dokumentację, skonsultowały ją z gminami, zaopiniowały w ULC oraz uzgodniły z MON. W styczniu 2026 r. zakończyły się uzgodnienia z **Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej** oraz przekazały dokumentację do zatwierdzenia przez Ministra Infrastruktury.

PPL uruchomiły aktualizację planu generalnego dla Lotniska Warszawa-Radom pod koniec 2023 roku oraz przeprowadziły konsultacje z gminami. W latach 2024-2025 uzyskały pozytywną opinię ULC oraz uzgodniły dokumentację z MON. W styczniu 2026 r. zakończyły się uzgodnienia z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej oraz przekazały dokumentację do zatwierdzenia przez Ministra Infrastruktury.

Na przełomie 2024 i 2025 roku PPL rozpoczęły opracowanie zaktualizowanego planu **generalnego Lotniska Zielona Góra-Babimost**. W 2025 roku przeprowadziły konsultacje z gminami oraz opiniowanie w ULC. W 2026 roku PPL planują prowadzenie dalszych uzgodnień z Ministerstwem Obrony Narodowej i Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, a następnie wystąpienie do Ministra Infrastruktury o jego zatwierdzenie.

W opinii PPL ww. plany generalne uwzględniają obecną sytuację rynkową oraz są zgodne z dokumentami wyznaczającymi politykę transportową kraju i UE.

W toku 2025 Spółka **Port Lotniczy Bydgoszcz** podjęła działania wewnętrzne zmierzające do aktualizacji planu generalnego Spółki.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice posiada zatwierdzony w 2024 r. przez Ministra Infrastruktury Plan Generalny na okres do 2043 r. uwzględniający sytuację rynkową spowodowaną pandemią COVID-19 oraz dokumentów wyznaczających politykę transportową kraju i UE. W najbliższych latach planowana jest kolejna aktualizacja Planu Generalnego uwzględniająca sytuację na rynku lotniczym i planowane inwestycje.

Z uwagi na obserwowany dynamiczny rozwój ruchu lotniczego, wykraczający poza dotychczasowe prognozy, **Port Lotniczy Kraków-Balice** podjął działania zmierzające do opracowania nowego Planu generalnego lotniska. Celem tych działań jest zapewnienie, aby dalszy rozwój infrastruktury lotniskowej był adekwatny do aktualnych i prognozowanych potrzeb operacyjnych portu. Obecnie procedowany Plan generalny uzyskał pozytywne opinie Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Ministerstwa Obrony Narodowej oraz został przekazany do zatwierdzenia przez Ministra Infrastruktury.

Port Lotniczy Lublin jest w trakcie procesu zatwierdzania Planu Generalnego. Plan został zatwierdzony przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, Ministerstwo Obrony Narodowej i Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej i został przekazany do zatwierdzenia przez Ministerstwo Infrastruktury. Dokument uwzględnia także aspekty polityki transportowej kraju.

Port Lotniczy Łódź posiada Plan Generalny lotniska Łódź na lata 2015-2035, w roku 2025 trwały intensywne prace nad aktualizacją dokumentu (m.in. zmiana planu zagospodarowania lotniska), aktualizacja zawiera

zaktualizowaną sytuację rynkową spowodowaną pandemią COVID-19 oraz dokumenty wyznaczające politykę transportową kraju.

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów: Aktualizacja planu generalnego EPSC w roku 2025 uzyskała akceptację: ULC, Ministerstwo Obrony Narodowej i Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej oraz została przekazana do zatwierdzenia przez Ministra Infrastruktury.

Spółka jako Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn – Mazury** zaktualizowała Plan Generalny lotniska. Przedmiotowy Plan uzyskał niezbędną akceptację korporacyjną. W okresie sprawozdawczym Plan Generalny podlegał konsultacjom z okolicznymi gminami.

Działanie: **Poprawa dostępności transportu kolejowego oraz transportu drogowego do portów lotniczych (działanie ciągłe)**

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Zarządzający portami lotniczymi

Jednostki samorządu terytorialnego

W zakresie poprawy dostępności transportem drogowym do portów lotniczych w 2025 r.:

- dokonano poprawy drogowego dojazdu do **Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów** poprzez oddanie do ruchu odcinków drogi ekspresowej S3 Świnoujście - Dargobądz oraz Dargobądz – Troszyn. Trwają również prace nad budową drogi ekspresowej S6 na odcinku Kołbaskowo – Goleniów;
- dokonano poprawy drogowego dojazdu do **Portu Lotniczego Gdańsk-Rębiechowo** poprzez oddanie do ruchu odcinków drogi S7 Chwaszczyno - Żukowo oraz Żukowo - Gdańsk Południe;
- dokonano poprawy drogowego dojazdu do **Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin** poprzez oddanie do ruchu odcinków drogi ekspresowej S7 Płońsk Południe – Żaluski, Żaluski – Modlin, Modlin – Czosnów. Trwają również prace nad budową drogi ekspresowej S7 na odcinku Czosnów – Kielpin;
- trwają prace nad poprawą dostępności drogowej **Portu Polska** poprzez rozbudowę odcinka autostrady A2 w. Konotopa – w. Łódź Północ do 3 lub 4 pasów ruchu;
- trwają prace nad poprawą dostępności drogowej **Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka** poprzez rozbudowę drogi ekspresowej S19 odcinek Sokołów Młp. Północ – Jasionka do 2 jezdni;
- trwają zaawansowane prace na drodze krajowej nr 10, dzięki którym **Port Lotniczy Bydgoszcz** uzyska lepsze skomunikowanie z autostradą A1 oraz z drugim największym miastem w regionie, Toruniem. Zakończenie prac i wdrożenie ostatniego etapu planowane na 2028 r.;
- PPL planują do końca 2027 roku budowę nowej drogi łączącej DW 304 z **Lotniskiem Zielona Góra-Babimost**;
- **Lotnisko Katowice – Pyrzowice:** w planach GDDKiA jest budowa kolejnej drogi o standardzie drogi wojewódzkiej w kierunku zachodnim do miasta Tarnowskie Góry;
- **Port Lotniczy Kraków-Balice** jest w stałym kontakcie z projektantami działającymi na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, przygotowującymi projekt budowy nowego odcinka drogi wojewódzkiej w rejonie lotniska, którego realizacja jest jednym z kluczowych zadań dla poprawy dostępności. Istotnym działaniem dla poprawy dostępności lotniska są plany rozbudowy autostrady A4, planowane do realizacji przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKiA);
- w zakresie poprawy dostępności transportu drogowego do **Portu Lotniczego Łódź** istotne znaczenie miały zmiany w zakresie udostępnienia do użytkowania kolejnych odcinków drogi ekspresowej S14 tzw. zachodniej obwodnicy Łodzi (2025 węzeł Aleksandrów Łódzki, 2022 węzeł Łódź Retkinia i węzeł Łódź Lublinek). Planowana jest dalsza poprawa dostępności transportu drogowego poprzez przebudowę układu drogowego łączącego węzeł Łódź Retkinia z Portem Lotniczym Łódź.

W zakresie poprawy dostępności transportem kolejowym do portów lotniczych w 2025 r.:

- odebrano projekt budowlany w ramach projektu pn. „Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do **Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa - Modlin** oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa - Modlin”. Uzyskano pozwolenie wodnoprawne oraz decyzję o ULLK. Trwa proces uzyskiwania pozwolenia na budowę oraz przygotowywania dokumentacji przetargowej na realizację robót w formule „buduj”. Dokumentację projektową wraz z niezbędnymi pozwoleniami sfinansowano ze środków własnych Samorządu Województwa Mazowieckiego. Realizacja robót budowlanych będzie współfinansowana w ramach programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021–2027;
- trwały prace nad poprawą dostępności **Portu Lotniczego Szczecin–Goleniów** transportem kolejowym. W opracowanej dokumentacji przedprojektowej pn. „Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin na odc. Słupsk – Szczecin Dąbie przez Koszalin – Stargard/Kołobrzeg – Goleniów, obejmującym linie kolejowe nr 202, 351, 401 i 402”, założono budowę przelotowej stacji Port Lotniczy Szczecin–Goleniów, dostosowanej do obsługi ruchu towarowego oraz dalekobieżnego. Obecnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poszukują źródeł finansowania dalszej realizacji projektu;
- od 30 czerwca 2025 r. pociągi zatrzymują się na nowym przystanku kolejowym **Radom Wschodni**. Od 27 czerwca 2025 r. kierowcy mogą korzystać z nowego wiaduktu nad peronem, na którym zlokalizowano przystanki autobusowe linii łączących bezpośrednio kolej, miasto i lotnisko. Inwestycja była realizowana wspólnie z Miastem Radom w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej w Radomiu”. PLK S.A. odpowiadała za budowę peronu, natomiast miasto – za budowę nowego wiaduktu drogowego;
- w ramach projektu Kolej+ „Utworzenie połączenia kolejowego Lublin – Łęczna / LW Bogdanka” planowana jest budowa bezkolizyjnego skrzyżowania z drogą dojazdową do terminala lotniskowego oraz budowa łącznicy prowadzącej na teren **Portu Lotniczego Lublin** również od strony Bogdanki;
- zakończono Wstępne Studium Wykonalności Poznańskiego Węzła Kolejowego, w ramach którego analizowano m.in. połączenie kolejowe z **Portem Lotniczym w Poznaniu**. Wnioski z tych prac stanowią istotny wkład do dalszych analiz dotyczących rozwoju infrastruktury kolejowej na obszarze aglomeracji poznańskiej;
- Spółka jako Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn – Mazury** we współpracy z **Samorządem Województwa Warmińsko-Mazurskiego** oraz w porozumieniu z **Polskimi Liniami Kolejowymi** prowadzi działania zmierzające do modernizacji linii kolejowej prowadzącej na lotnisko co przyczyni się do poprawy skomunikowania w trasie Szczytno-Ostrołęka. W dniu 21 lutego 2025 r. podpisano umowę na opracowanie studium wykonalności dla projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 35 na odcinku Chorzele – Szymany”. Rozważane jest m.in. zwiększenie dostępności Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach z wykorzystaniem (i potencjalnym wydłużeniem) linii nr 747. W kontekście rozwoju infrastruktury kolejowej w województwie warmińsko mazurskim analizowane są także możliwości poprawy dostępności tego portu lotniczego poprzez wykorzystanie istniejących linii kolejowych oraz ich możliwą rozbudowę;
- trwa opracowywanie „Wstępnego Studium Wykonalności Wrocławskiego Węzła Kolejowego”. Jednym z analizowanych rozwiązań jest doprowadzenie linii kolejowej do **Portu Lotniczego Wrocław** oraz połączenie lotniska z sąsiadującymi liniami kolejowymi;
- w ramach opracowywanej dokumentacji projektowej pn. „Prace w ciągu C E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew (LCS Bydgoszcz Główna)” pozostawiono rezerwę terenową pod potencjalne przyszłe włączenie dwutorowej linii kolejowej **do lotniska w Bydgoszczy** na projektowanej stacji Trzciniec;
- **Lotnisko Katowice-Pyrzowice**: w trakcie realizacji znajduje się budowa bocznicy kolejowej na potrzeby realizacji projektu "Budowy multimodalnego węzła do przeładunku towarów i paliw w oparciu o bocznice kolejową" - projekt posiada dofinansowanie ze środków UE w ramach programu CEF;
- W otoczeniu **Portu Lotniczego Łódź** trwają prace związane z przebudową układu kolejowego, wynikające z inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (Port Polska) w budowę Kolei Dużych Prędkości (KDP). Istniejąca dostępność kolejowa do Portu Lotniczego Łódź prowadzi przez oddany w 2021 przystanek kolejowy Łódź Retkinia, obsługujący ruch dalekobieżny, a także Łódzką Kolej Aglomeracyjną;
- **Województwo Podkarpackie** w latach 2018-2025 realizowało projekt pn: „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej: PKA: Budowa i modernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej” w ramach którego została wybudowana linia kolejowa nr 626 Rzeszów - **Port Lotniczy Rzeszów**;

Jasionka (5 km odcinek toru zakończony stacją końcową bezpośrednio przy terminalu lotniczych odpraw pasażerskich). Realizacja regularnego połączenia kolejowego z Portem Lotniczym przyczyniła się do poprawy dostępności transportu lotniczego poprzez integrację różnych rodzajów– transportu tj. kolejowego, drogowego, lotniczego, autobusowego, rowerowego i pieszego. Dodatkowo dla zwiększenia integracji różnych rodzajów– transportu Województwo Podkarpackie wraz z Zarządem Transportu Miejskiego w Rzeszowie wprowadziło zintegrowany bilet miejski, dzięki któremu zwiększyła się oferta przewozowa oraz dostępność do Portu Lotniczego;

- **Województwo Lubuskie** podejmowało działania na rzecz poprawy dostępności drogowej **Portu Lotniczego Zielona Góra–Babimost**, w tym poprzez koordynację inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w regionie. Działania te obejmowały współpracę z właściwymi jednostkami w zakresie planowania układu drogowego oraz poprawy powiązań lotniska z głównymi ciągami komunikacyjnymi województwa.

Kierunek interwencji III – Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej

W ramach trzeciego Kierunku interwencji zaproponowano 9 działań, które mają przyczynić się do usprawnienia funkcjonowania przestrzeni powietrznej w Polsce.

Działanie: Prowadzenie postępowań dot. wyznaczenia instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego

Podmioty:
Minister właściwy ds. transportu

Port Lotniczy Bydgoszcz posiada wyznaczenie instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego - Lotniskową Służbę Informacji Powietrznej (AFIS) od 2019 r. na czas nieokreślony.

W okresie sprawozdawczym do **Ministra Infrastruktury** nie wpłynęły nowe wnioski, dotyczące wyznaczenia instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.

Działanie: Wyznaczanie instytucji zapewniających służby meteorologiczne, mając na celu utrzymanie bezpieczeństwa operacji lotniczych i przestrzeni powietrznej.

Podmioty:
Minister właściwy ds. transportu

Port Lotniczy Bydgoszcz otrzymała wyznaczenie dla instytucji zapewniającej służby meteorologiczne na czwarty okres odniesienia (RP4), tj. od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2029 r. W przypadku zmiany obecnie obowiązującej zasady wyznaczania instytucji zapewniającej służby meteorologiczne stosownym byłoby wskazanie zasad i kryteriów z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym umożliwiającym danej instytucji wpisanie do Planu Skuteczności Działania na kolejne okresy odniesienia.

W ramach działania **Ministerstwo Infrastruktury** prowadziło szereg postępowań administracyjnych zakończonych wydaniem decyzji administracyjnej w przedmiocie wyznaczenia instytucji zapewniających osłonę meteorologiczną. Stosowne wyznaczenia otrzymały Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., Airport Meteo Spółka z o.o., Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy Warmia i Mazury Spółka z o.o.. Wyznaczenia są czasowe i obejmują tzw. czwarty okres odniesienia (RP4) Planu Skuteczności Działania (PSD) tj. od dnia 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2029 r., jednak jednym z warunków- koniecznych do spełnienia przez wyznaczoną instytucję jest utrzymanie ważnego certyfikatu.

Działanie: Dostosowanie prawa krajowego do kierunków wynikających z SES2+ umożliwiając tym samym rozwój polskich podmiotów świadczących służby żeglugi powietrznej.

Podmioty:
Minister właściwy ds. transportu

Ze względu na opóźnienie prac legislacyjnych i wejście w życie dopiero dnia 1 grudnia 2024 r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni dostosowanie prawa krajowego do kierunków wynikających z SES2+ umożliwiając tym samym rozwój polskich podmiotów świadczących służby żeglugi powietrznej w pierwszej kolejności polega na identyfikacji nieaktualnych już odesłań do uchylonych rozporządzeń unijnych, w procedowanych obecnie aktach wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze.

Działanie: Dostosowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych oraz doskonalenie kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

PAŻP realizował działanie poprzez:

- rozwój systemu P_21 (w zakresie niezbędnym do dostosowania do potrzeb operacyjnych do czasu wdrożenia systemu nowej generacji iSNEX),
- prace mające na celu dostarczenie Zintegrowanego Systemu Wieżowego dla TWR Warszawa oraz prace nad koncepcją operacyjną ZSW dla lotnisk regionalnych,
- kontynuację rozwoju systemu dynamicznego zarządzania przestrzenią,
- dostosowywanie liczby i godzin otwarcia sektorów do bieżącej sytuacji operacyjnej w FIR Warszawa,
- dostosowanie granic sektorów kontroli oraz ich konfiguracji do potoków ruchu, m.in. poprzez rozwój dynamicznego zarządzania konfiguracjami sektorów ACC, uwzględniających transgraniczne potoki ruchu,
- wprowadzenie podziału na 3 warstwy w zakresie całego FIR EPWW umożliwiające wprowadzanie sektoryzacji dostosowanych do potoków ruchowych,
- prowadzenie dalszych prac badawczo-rozwojowych w zakresie podziału przestrzeni powietrznej FIR EPWW, polegających na analizie i optymalizacji przebiegu podziału na warstwy w oparciu o symulacje różnych wariantów takich podziałów.

Działanie: Zapewnienie dodatkowej kadry operacyjnej w obszarze służb: ACC (Area Control), APP (Approach Control), TWR (Aerodrome Control) oraz służb informacji powietrznej FIS (ang. Flight Information Services) jak też kadry technicznej w obszarze służb ATSEP oraz rozwoju CNS/ATM/UTM na potrzeby m.in. Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Jak wynika z informacji **PAŻP** realizowany jest plan zatrudnienia zaakceptowany w ramach Planu Skuteczności Działania 2025-2029, który uwzględnia aktualne potrzeby operacyjne oraz wieloletnią perspektywę rozwoju służb kontroli ruchu lotniczego.

PAŻP regularnie prowadzi rekrutację kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego oraz szkolenia służb ATC. Dodatkowo wdrożono procesy usprawniające, w tym m.in. Elektroniczną Kartę Praktyk (EKP), która optymalizuje przebieg szkolenia poprzez cyfryzację dokumentacji, ujednolicenie standardów oraz zwiększenie efektywności nadzoru nad realizacją szkolenia. W zakresie służby FIS, liczba personelu w ośrodkach informacji powietrznej obecnie jest wystarczająca do zapewnienia ciągłości tej służby w przestrzeni niekontrolowanej FIR EPWW w odniesieniu do liczby operacji.

W 2025 roku wyszkolono 45 nowych Kontrolerów Ruchu Lotniczego. Jednocześnie PAŻP skutecznie realizuje strategię kształcenia nowych pracowników personelu służb technicznych ATSEP w celu zapewnienia adekwatnej obsady do obsługi i rozwoju CNS/ATM.

Działanie: Wprowadzenie zmian w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną oraz dostosowania procedur dolotowych i odlotowych do wymagań i potrzeb ruchu lotniczego w związku z uruchomieniem Centralnego Portu Komunikacyjnego, a także dokonanie rekonstrukcji struktury przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa w zakresie wprowadzenia zmian w obszarze nawigacji terminalowej i trasowej.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

Jak wynika z informacji przekazanych przez **CPK** w 2025 roku realizowane były prace przygotowawcze zmierzające do przygotowania przestrzeni powietrznej oraz procedur dolotowych i odlotowych na uruchomienie CPK zgodnie z przyjętym harmonogramem realizacji inwestycji zakładającym uruchomienie operacyjne lotniska w 2032 r.

W opinii **ULC** w 2025 r. działania związane z planowanym uruchomieniem Centralnego Portu Komunikacyjnego w zakresie zmian w strukturze przestrzeni powietrznej FIR Warszawa pozostawały na etapie przygotowawczym. Zmiany dotyczące zarządzania przestrzenią powietrzną, w tym dostosowania procedur dolotowych i odlotowych oraz rekonstrukcji struktury przestrzeni w obszarze nawigacji terminalowej i trasowej, będą przedmiotem zatwierdzenia po przedłożeniu odpowiednich wniosków do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Dotychczas Urząd Lotnictwa Cywilnego nie otrzymał żadnych wniosków dotyczących wprowadzenia zmian w przestrzeni powietrznej bezpośrednio związanych z uruchomieniem Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Działanie: Modernizacja struktur przestrzeni powietrznej i rozwój służb ruchu lotniczego.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Minister właściwy ds. transportu

W ramach modernizacji struktur przestrzeni powietrznej i rozwoju służb ruchu lotniczego **PAŻP** w 2025 r. wdrożyła drugi etap podziału na 3 warstwy w sektorach ACC Warszawa (EPWWT, EPWWC, EPWWD, EPWWB, EPWWF, EPWWG, EPWWN, EPWWE) uzyskując pełny podział na 3 warstwy w całym FIR Warszawa. W okresie sprawozdawczym zrealizowano I etap projektu wdrożenia nowych stref i procedur dla lotnictwa wojskowego 5 generacji. Opracowano i uzgodniono ze stroną wojskową draft koncepcji – planowane wdrożenie Q4 2026. W 2025 r. zabezpieczono przestrzeń powietrzną dla operacji NATO w związku z wojną na Ukrainie.

W okresie sprawozdawczym trwały prace **Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (KZPP)**, będącego wspólnym cywilno-wojskowym organem opiniodawczo-doradczym ministra właściwego do spraw transportu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra spraw wewnętrznych, w obszarze kształtowania zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich użytkowników. W 2025 włączono do prac KZPP m.in. projekt zmian rozporządzenia w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni. Członkowie KZPP omówili wszystkie zapisy nowelizacji rozporządzenia. Ostatecznie Komitet wypracował wstępne, wspólne stanowisko w sprawie zmian do ww. rozporządzenia. Kontynuacje prac nad projektem została przesunięta na rok 2026.

Dodatkowo podczas prac KZPP omawiano zagadnienia dotyczące poprawy efektywności wykorzystania lotnisk współużytkowanych. Dalsze rozmowy nad zmianami regulacji prawnych mającymi skutkować w przyszłości efektywniejszym wykorzystaniem lotnisk współużytkowanych przez lotnictwo wojskowe będą prowadzone w powołanej do tego grupie roboczej.

Działanie: Przeprowadzenie analizy funkcjonowania stref pobierania opłat terminalowych w trzecim okresie referencyjnym (2020-2024) i wypracowanie optymalnych rozwiązań na czwarty i kolejne okresy referencyjne tj. od roku 2025.

Podmioty:
Minister właściwy ds. transportu
Urząd Lotnictwa Cywilnego
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Działanie zrealizowane w 2024 roku na potrzeby PSD RP4 - przeprowadzone zostały przez **PAŻP** konsultacje z organami nadzoru (**Ministerstwem Infrastruktury** oraz **ULC**) w zakresie konfiguracji stref pobierania opłat na lata 2025-2029 (RP4), a następnie przeprowadzone zostały (stosownie do obowiązujących w tym zakresie przepisów) konsultacje z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. Po przeprowadzeniu ww. konsultacji, złożony został przez PAŻP wniosek do Ministerstwa Infrastruktury o zatwierdzenie stref pobierania opłat terminalowych na lata 2025-2029, który po zaopiniowaniu przez Prezesa ULC zakończył się decyzją Ministerstwa Infrastruktury zatwierdzającą na lata 2025-2029 dwie strefy pobierania opłat (kontynuacja funkcjonowania rozwiązania z okresu 2020-2024).

Działanie: Podjęcie analiz w zakresie zróżnicowania rodzaju i zakresu zapewnianych służb żeglugi powietrznej w zależności od rodzaju i natężenia ruchu lotniczego, w tym szersze stosowanie AFIS na lotniskach o małym natężeniu ruchu.

Podmioty:
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Urząd Lotnictwa Cywilnego
Zarządzający portami lotniczymi

W Polityce lotniczej wskazano na konieczność podjęcia analiz w zakresie zróżnicowania rodzaju i zakresu zapewnianych służb żeglugi powietrznej w zależności od rodzaju i natężenia ruchu lotniczego, w tym szersze stosowanie AFIS na lotniskach o małym natężeniu ruchu. Jak wynika z informacji **ULC** w 2025 r. prowadzone były działania ukierunkowane na analizę możliwości zróżnicowania rodzaju oraz zakresu zapewnianych służb żeglugi powietrznej w zależności od charakteru i natężenia ruchu lotniczego na poszczególnych lotniskach.

Szczególną uwagę poświęcono możliwości szerszego stosowania służby informacji powietrznej AFIS na lotniskach o małym natężeniu ruchu, jako rozwiązania adekwatnego do potrzeb operacyjnych oraz zapewniającego efektywność organizacyjną.

PAŻP poinformowała, że na bieżąco prowadzi analizy związane ze zróżnicowaniem rodzaju i zakresu zapewnianych służb żeglugi powietrznej. Przykładem są analizy w zakresie wprowadzenia APS dla EPZG oraz będąca w trakcie realizacji zmiana polegająca na wdrożeniu RiTT w EPRZ.

PPL poinformowały, że na Lotnisku Warszawa - Radom nie planują uruchomienia służby AFIS - jest to niezasadne z punktu widzenia operacyjnego i kosztowego. Zarządzający lotniskiem przyjął inną ścieżkę: wspólnie ze stroną wojskową dąży do umożliwienia wykorzystania wojskowych służb ruchu lotniczego do obsługi ruchu cywilnego.

W zakresie służby AFIS zarządzający portami lotniczymi poinformowali, że:

- aktualnie na **lotnisku Bydgoszcz** działa służba AFIS więc działanie można uznać za zrealizowane;
- **Lotnisko Katowice-Pyrzowice** obsłużyło w 2025 r. niecałe 7,3 mln pasażerów oraz ponad 50 tys operacji lotniczych oraz jest czynne 24h/dobę i dlatego, w opinii Zarządzającego portem lotniczym, dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego nie należy stosować rozwiązań opartych na służbie AFIS. Służba kontroli ruchu lotniczego sprawowana przez PAŻP zdaniem zarządzającego portem lotniczym powinna być dostępna przez 24h. Służby meteorologiczne zapewniane są przez IMGW;
- zarządzający **Portem Lotniczym Lublin** poinformował, że w chwili obecnej nie identyfikuje potrzeby rozszerzenia. Zakres realizowanej służby ruchu lotniczego jest w pełni wystarczający;
- **Port Lotniczy Łódź** nie posiada służby AFIS, a zapotrzebowanie w zakresie zapewnienia służb żeglugi powietrznej (kontrolerów ATS) jest stale monitorowane przez PAŻP, której analizy są konsultowane

- z zapotrzebowaniem zarządzającego lotniskiem (dostosowanie godzin pracy służb żeglugi powietrznej do obowiązującego aktualnie rozkładu lotów rejsowych);
- Spółka Zarządzająca **Portem Lotniczym Olsztyn – Mazury** zapewnia we własnym zakresie dostępność certyfikowanej służby MET, AFIS i COM.

Kierunek interwencji IV – Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rozwoju rynku lotniczego

W ramach czwartego Kierunku interwencji zaproponowano 13 działań, które mają przyczynić się do zapewnienia prawidłowego funkcjonowania rozwoju rynku lotniczego w Polsce.

Działanie: **Wsparcie innowacyjnych projektów polskiego przemysłu lotniczego oraz intensyfikacja współpracy polskich producentów z instytutami i ośrodkami badawczymi.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego

Minister właściwy ds. gospodarki

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

W okresie sprawozdawczym w **Ministerstwie Rozwoju i Technologii** trwały prace, w których udział brali także przedstawiciele **Ministerstwa Infrastruktury** oraz **Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej**, nad „Kontraktem branżowym dla polskiego przemysłu lotniczego”, w którym uwzględniono kwestie wsparcia polskich, innowacyjnych przedsiębiorstw.

Koordinacja prac skupiona była w 4 obszarach / grupach roboczych: Obszarze B+R+I, Obszarze Kapitału Ludzkiego, Obszarze Zielonego Ładu / GOZ oraz Obszarze Cyfryzacji / Przemysłu 4.0. Obecnie prace nad ustaleniem ostatecznej wersji Kontraktu Branżowego.

Ponadto w okresie sprawozdawczym w Ministerstwie Rozwoju i Technologii były realizowane prace nad utworzeniem Rady Przemysłu Lotniczego jako organu pomocniczego Prezesa Rady Ministrów. Do zadań Rady ma należeć wspieranie działań organów administracji rządowej mających na celu zwiększenie konkurencyjności przemysłu lotniczego. Istotne znaczenie w ramach tych zadań pełni tworzenie warunków dla wymiany wiedzy i doświadczeń pomiędzy administracją rządową, biznesem, nauką, partnerami społecznymi oraz organizacjami pozarządowymi, w zakresie wykonywania działalności gospodarczej w przemyśle lotniczym. Obecnie trwają prace uzgodnieniowe dot. powołania Rady Przemysłu Lotniczego.

Zgodnie z informacją **Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej** w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki projekty innowacyjne realizowane przez przedsiębiorców wspierane są w ramach działania 01.01 Ścieżka SMART oraz 05.01 Fundusz Wsparcia Technologii Krytycznych. W ramach obu instrumentów wspierane są konsorcja przedsiębiorstw i organizacji badawczych. Dotychczas, w ramach ww. działań skierowanych do naukowców zawarto 185 umów o wartości 1,72 mld zł, w tym w ramach naborów dla konsorcjów podpisano 79 umów o wartości dofinansowania 967,96 mln zł (poddz. 1.1.1 Ścieżka SMART – 78 umów na 937,5 mln zł i w 5. osi priorytetowej projekty STEP – 1 umowa na 30,5 mln zł). Uwzględniając osiągnięte dotychczas efekty, warto również dodać, że łącznie w FENG, we wspólnych projektach badawczych uczestniczy 80 organizacji badawczych (47 w 1. osi priorytetowej, 33 w 2. osi w FIRST TEAM i Team NET), a 63 przedsiębiorstwa współpracują z organizacjami badawczymi (42 w 1. osi priorytetowej, 21 w 2. osi w MAB, Team NET). W związku z tym, że konkursy skierowane na projekty realizowane przez i we współpracy z organizacjami badawczymi odbywają się w FENG sukcesywnie, a kolejne nabory planowane są również w 2026 r., liczba i wartość projektów naukowych będzie się sukcesywnie zwiększać. W ramach branży lotniczej od początku realizacji Programu podpisano 24 umowy, w tym 12 umów w 2025 r.

W 2025 r. **PGL** kontynuował działania na rzecz rozwoju innowacyjnych projektów w polskim sektorze lotniczym, wzmacniając współpracę spółek Grupy z krajowymi ośrodkami naukowymi i jednostkami badawczymi. Spółka z Grupy **PGL LS Airport Services S.A.** (dalej: LSAS) współpracowała nad kluczowymi kwestiami dla sektora lotniczego, w tym w projekcie R&D we współpracy z polskim przemysłem lotniczym (międzynarodowy projekt wodorowy HySPARK). W 2025 roku LSAS w ramach projektu HySPARK prowadziła prace przygotowawcze o charakterze koncepcyjnym i analitycznym. Obejmowały one w szczególności ustalenia dotyczące potencjalnego rodzaju i konfiguracji sprzętu obsługi naziemnej, który mógłby zostać objęty przyszłymi testami i wdrożeniami rozwiązań wodorowych. Równolegle realizowane były rozmowy i konsultacje z producentami oraz dostawcami technologii, a także analizy dopasowania dostępnych rozwiązań do realiów operacyjnych obsługi naziemnej na lotnisku. Działania te miały na celu przygotowanie LSAS do kolejnych etapów projektu,

obejmujących pilotaż i eksploatację innowacyjnego sprzętu. Istotnym obszarem działalności była też współpraca z sektorem nauki. Spółki Grupy w tym **LOTAMS** – rozwijały partnerstwa z uczelniami technicznymi. Kontynuowano także działania wspierające transformację sektora w kierunku niskoemisyjnym, m.in. poprzez członkostwo PGL i spółek Grupy w Mazowieckiej Dolinie Wodorowej, zrzeszającej podmioty naukowe, administrację publiczną i przedsiębiorstwa rozwijające technologie wodorowe, czy przynależenie do SBTI (Science Based Targets Initiative).

Działanie: Rozbudowa, w uzasadnionych przypadkach, terminali lotniczych cargo i stworzenie warunków dla przewoźników cargo zarejestrowanych w Polsce.

Podmioty:

Zarządzający portami lotniczymi

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

Agenci handlingowi

W okresie sprawozdawczym **PLL LOT** rozwijał ofertę produktową oraz prowadził analizy wdrożenia dedykowanej floty frachtowców do obsługi cargo lotniczego.

Spółka LSAS przygotowuje projekt modernizacji i rozbudowy Terminala Cargo znajdującego się przy Lotnisku Chopina w celu zwiększenia zdolności obsługi wolumenu Cargo. Działania mają na celu zwiększenie efektywności operacyjnej oraz umocnienie pozycji Polski na rynku usług logistycznych. Kluczowym elementem tego planu jest modernizacja i rozbudowa infrastruktury terminalowej, co umożliwi obsługę większej liczby przesyłek i stworzy nowe powierzchnie magazynowe oraz najmu, dopasowane do rosnących potrzeb klientów. W związku z dynamicznym wzrostem wolumenu cargo, spółka planuje także relokację warsztatu GSE do nowej lokalizacji, co pozwoli zwiększyć dostępność sprzętu oraz lepiej wykorzystać przestrzeń w obrębie LS Cargo Park. W 2025 r. podjęto działania ukierunkowane na wzmocnienie potencjału infrastrukturalnego terminala cargo oraz zapewnienie warunków dla dalszego rozwoju polskiego sektora frachtowego. Prace koncentrowały się na zwiększeniu zdolności operacyjnych terminala, optymalizacji wykorzystania dostępnej przestrzeni oraz modernizacji zaplecza technicznego, tak aby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu rynku.

Działania obejmowały także rozszerzanie i dostosowywanie przestrzeni magazynowej, rozwój stref specjalistycznych oraz usprawnienia wspierające płynność procesów obsługi ładunków.

PPL rozważają uruchomienie na **Lotnisku Zielona Góra-Babimost** istniejącego już terminala CARGO.

W ramach swoich działań **WELCOME Airport Services Sp. z o.o.**, której wyłącznym udziałowcem jest **PPL**, rozbudowuje infrastrukturę własną w celu zagospodarowania wyraźnie rosnącego w ostatnich latach zapotrzebowania na obsługę ruchu cargo na **Lotnisku Chopina w Warszawie**. W 2025 r. spółka WELCOME rozpoczęła budowę hali magazynowej Cargo 3, zwiększając obecną powierzchnię magazynową o ok. 3 tys. m² oraz podpisała umowę na najem kolejnego obiektu magazynowo-biurowego Cargo 4, którego wielkość jest określona na ponad 11 tys. m². W ramach tych działań, w 2025 r. wystąpiono do Wojewody Mazowieckiego z wnioskiem o zmianę zasięgu terytorialnego stałego lotniczego przejścia granicznego Warszawa – Okęcie. Rozpoczęcie użytkowania Cargo 3 jest planowane w II kwartale 2026 r., a pełne użytkowanie Cargo 4 wraz z dedykowanym posterunkiem ochrony i bramą wjazdową na teren Lotniska Chopina zaplanowano w III/IV kwartale 2026 r.

W odpowiedzi na zwiększony ruch cargo na **Lotnisku Chopina w Warszawie**, PPL podjęły działania w zakresie rozbudowy oddalonych stanowisk postojowych dla statków powietrznych obsługujących ruch cargo. Podpisana została umowa na projekt rozbudowy istniejących płyt postojowych PPS-CARGO i PPS-12 poprzez zamianę istniejących stanowisk kodu D na bardziej elastyczne stanowiska typu MARS (tj. 2 stanowiska dla samolotów wąskokadłubowych kodu C, zamiennie 1 stanowisko dla samolotów szerokokadłubowych kodu F). W ramach tego projektu płyta PPS-12 zostanie rozbudowana o jedno stanowisko kodu C. Dodatkowo, w rejonie płyt postojowych PPL planuje rozbudowę pól technicznych (odstawczych) dla pojazdów obsługi naziemnej wraz wyposażeniem jej w infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych obsługi naziemnej.

W maju 2025 r. w **Porcie Lotniczym Kraków-Balice** oddano do operacyjnego uruchomienia nowy terminal Cargo dzięki czemu zwiększono dwuipółkrotnie dostępną powierzchnię magazynową (z 700 m.kw. do ponad 1800 m.kw.) oraz usprawniono operacje załadunku i rozładunku towarów z pojazdów ciężarowych.

W **Porcie Lotniczym Lublin** rozbudowa terminala cargo została ukończona w ostatnim kwartale 2024 roku. Obecnie lotnisko Lublin dysponuje nowoczesną infrastrukturą CARGO, która jest dostosowana do możliwości i potrzeb operacyjnych czego najlepszym przykładem jest współpraca z wojskiem w ramach POLLOGHUB.

W 2025 roku zarządzający **Portem Lotniczym Łódź** prowadził prace związane z rozwojem infrastruktury cargo oraz dostosowaniem jej do aktualnych i przyszłych potrzeb rynku. Rozpatrywane były różne możliwości rozbudowy lub usprawnienia istniejącej infrastruktury cargo, w szczególności w kontekście obsługi rosnących wolumenów ładunków oraz przesyłek wymagających specjalnych warunków obsługi.

W okresie sprawozdawczym **Port Lotniczy Łódź** obsługiwał ruch cargo głównie w formule połączeń typu Road Feeder Service (RFS), pełniąc rolę regionalnego punktu logistycznego dla operatorów i przewoźników cargo, w tym podmiotów zarejestrowanych w Polsce. Jednocześnie prowadzone były bardzo zaawansowane rozmowy z polskim przewoźnikiem cargo, dotyczące możliwości bazowania samolotu cargo na lotnisku w Łodzi. Rozmowy dotyczyły zarówno kwestii operacyjnych, jak i dostępnej infrastruktury oraz warunków prowadzenia działalności cargo.

Zarządzający **Portem Lotniczym Rzeszów** poinformował, że w okresie sprawozdawczym trwała budowa terminala cargo o podwójnym, cywilno-wojskowym zastosowaniu (mobility military), zapewniającego obsługę ruchu lotniczego zarówno w czasie pokoju, jak i w sytuacjach kryzysowych, wymagająca specjalistycznych rozwiązań logistycznych i technologicznych.

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów: W okresie sprawozdawczym w Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów trwały prace nad komercjalizacją projektu drugiego obiektu logistycznego c.a. 10 tys. m²) w bezpośredniej bliskości terenu części lotniczej lotniska, w przypadku którego w roku 2024 uzyskano pozwolenie na budowę.

Działanie: **Wprowadzanie rozwiązań i elementów integrujących różne kategorie sieci transportowej, w celu zwiększenia efektywności transportu lotniczego cargo.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Zarządzający portami lotniczymi

Jednostki samorządu terytorialnego

W 2025 r. **Ministerstwo Infrastruktury** kontynuowało prace nad projektem ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw w zakresie implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2661 z dnia 22 listopada 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu.

Ponadto w 2025 r. Ministerstwo Infrastruktury kontynuowało cykl spotkań z przedstawicielami branży lotniczego i logistycznej cargo w celu identyfikacji barier rozwojowych oraz wypracowania i wdrożenia potencjalnych rozwiązań.

Informacje na temat usprawniania połączeń infrastruktury transportu lotniczego z transportem drogowym i kolejowym można odnaleźć w opisie wdrażania działania pn. „Poprawa dostępności transportu kolejowego oraz transportu drogowego do portów lotniczych”.

W ramach sprawozdania **PPL** poinformowały, że analizują potencjał otoczenia **Lotniska Zielona Góra-Babimost** w kontekście wykorzystania transportu lotniczego CARGO przy udziale innych rodzajów transportu.

Ponadto w styczniu 2025 r. **PPL** podpisały list intencyjny z operatorem parku logistycznego w **Radomiu** w celu wykorzystania wzajemnego potencjału podmiotów, zmierzającego do uruchomienia intermodalnego węzła cargo. Obecnie trwają dalsze rozmowy i działania w tym obszarze.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice notuje wzrost liczby obsługiwanych towarów na lotnisku i obserwuje zwiększone zainteresowanie operatorów cargo w rozwoju połączeń lotniczych. W związku z tym przystąpiono do realizacji opracowania projektu budowy nowego terminala cargo.

Zarządzający **Portem Lotniczym Lublin** poinformował, że do zwiększenia efektywności transportu lotniczego cargo może przyczynić się połączenie z autostradą A2 poprzez realizowany odcinek drogi ekspresowej S19 obwodnicy Lublina.

W 2025 roku **Port Lotniczy Łódź** realizował działania ukierunkowane na integrację transportu lotniczego cargo z innymi gałęziami transportu, w szczególności transportem drogowym. Podstawowym elementem tej integracji była obsługa ładunków w formule Road Feeder Service (RFS), umożliwiającą sprawne połączenie lotniska w Łodzi z krajowymi i zagranicznymi hubami cargo. Towary dowożone były do portu nie tylko przez eksporterów z regionu, ale również z innych części kraju, a także z wybranych obszarów krajów bałtyckich oraz Ukrainy. Rozwiązania te pozwalały na efektywne łączenie transportu lotniczego z transportem drogowym, skracając czas realizacji przewozów oraz zwiększając elastyczność łańcuchów dostaw.

Równolegle, we współpracy z właścicielem lotniska – **Urzędem Miasta Łodzi** – prowadzone były prace projektowe dotyczące nowego połączenia drogowego, mającego połączyć teren portu lotniczego projektowaną trasą lotniskową z ulicą Maratońską, stanowiącą bezpośredni dojazd do drogi ekspresowej S14. Realizacja tego rozwiązania w przyszłości pozwoli na dalszą poprawę skomunikowania terminala cargo lotniska z regionalną i krajową siecią drogową, co wpłynie na zwiększenie efektywności obsługi transportu lotniczego cargo.

W 2025 roku podejmowano również działania usprawniające codzienną współpracę pomiędzy przewoźnikami oraz operatorami logistycznymi, co przekładało się na sprawniejszą obsługę ładunków i lepsze wykorzystanie potencjału lotniska w systemie transportowym.

W **Planie Generalnym Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów** jak i jego aktualizacji z 2025 r. przewidziano możliwość doprowadzenia bocznic kolejowej do strefy obiektów cargo oraz budowy dalszego odcinka kolei umożliwiające prowadzenie ruchu kolejowego w oparciu o zelektryfikowane odcinki linii kolejowych w tym linii kolejowej 401(Gol-KOł), 402 (Gol-ŚWI) wraz z uwzględnieniem linii kolejowej 434 (Gol-PLSG).

Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego poinformował, że w Planie Strategicznym Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego (dalej: PSRT WP) zagadnienie transportu towarowego, w tym transportu lotniczego cargo, ujmowane jest w kontekście rozwoju zintegrowanego systemu transportowego oraz wzmacnianie jego powiązań krajowych i międzynarodowych pozwalających na poprawę efektywności przewozów towarów oraz integrację różnych gałęzi transportu. W omawianym okresie odnotowano wzrost obsługi lotniczego transportu cargo w **Porcie Lotniczym Rzeszów – Jasionka** im. Rodziny Ulmów. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Port Lotniczy wolumen cargo obejmujący towary komercyjne, transport obsługiwany w formule RFS (Road Feeder Service) oraz operacje wojskowe osiągnął poziom 24 918 ton. W ramach Celu horyzontalnego 2 – Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych, PSRT WP odnosi się do potrzeby rozwoju powiązań pomiędzy transportem lotniczym, kolejowym i drogowym, w szczególności w odniesieniu do obsługi przewozów towarowych. Zapisy te obejmują działania służące rozwojowi funkcji intermodalnych i multimodalnych w otoczeniu kluczowych węzłów transportowych, w tym portów lotniczych. W tym kontekście PSRT WP wskazuje na szczególne znaczenie Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka i działania wspierające rozwój infrastruktury cargo lotniczego m.in. zwiększenia przepustowości Lk 626 na odcinku Rzeszów – Jasionka Lotnisko, w tym poprzez dostosowanie infrastruktury torowej i towarzyszącej do potencjalnej obsługi przewozów towarowych, przy uwzględnieniu faktu, że obecnie linia ta wykorzystywana jest wyłącznie do obsługi ruchu pasażerskiego.

W 2025 r. **Województwo Lubuskie** wspierało rozwój funkcji towarowych **Portu Lotniczego Zielona Góra–Babimost** poprzez działania planistyczne i organizacyjne. Analizowano możliwości uruchomienia obsługi cargo, w tym w formule Road Feeder Service (RFS), oraz identyfikowano potrzeby infrastrukturalne niezbędne do rozwoju tej funkcji, w powiązaniu z regionalnym układem transportowym i potencjałem gospodarczym województwa.

Działanie: **Poprawa funkcjonowania służb celnych, sanitarnych, weterynaryjnych oraz epidemiologicznych w portach lotniczych.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. zdrowia

Minister właściwy ds. finansów publicznych

Minister właściwy ds. transportu

Zarządzający portami lotniczymi

Realizacja działania dotyczącego poprawy funkcjonowania służb celnych, sanitarnych, weterynaryjnych oraz epidemiologicznych w portach lotniczych jest komplementarna z wcześniej opisanym działaniem w sprawie dostosowania infrastruktury portów lotniczych do nowych, wymagań sanitarnych, związanych z ewentualnym występowaniem chorób zakaźnych.

Ministerstwo Zdrowia, w ramach przedmiotowego sprawozdania, nie wskazało realizowanych inicjatyw, które wpisywałyby się w zakres tego działania.

Ministerstwo Finansów poinformowało, że realizacja działania wpisuje się w inicjatywy w zakresie współpracy z innymi instytucjami w obszarze dostosowania infrastruktury portów lotniczych do wymogów związanych z zapewnieniem odpowiednich warunków w związku z zadaniami funkcjonariuszy Celno-Skarbowych, zmierzających do zwiększenia skuteczności prowadzonych kontroli w portach lotniczych, celem wykrywania, zapobiegania i zwalczania przestępstw i wykroczeń związanych z naruszeniem przepisów dotyczących wprowadzania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wyprowadzania z jej terytorium towarów objętych ograniczeniami lub zakazami obrotu ze względu na bezpieczeństwo i porządek publiczny lub bezpieczeństwo międzynarodowe.

Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz jego przedstawiciele uczestniczą w pracach Zespołu do spraw Zintegrowanego Zarządzania Granicą Państwową. Na spotkaniach Zespołu oraz w ramach grup roboczych omawiane są inicjatywy dotyczące obszaru funkcjonowania przejść granicznych. W ostatnim roku na spotkaniu Zespołu omawianym zagadnieniem związanym z funkcjonowaniem portów lotniczych było - Ustalenie priorytetowych przejść granicznych, w których należy utrzymywać bramki ABC na potrzeby Straży Granicznej.

W okresie sprawozdawczym w **Ministerstwie Infrastruktury** kontynuowano spotkania z udziałem przedstawicieli branży cargo lotniczego w Polsce w celu analizy barier celno-podatkowych, które wpływają na rozwój rynku cargo lotniczego.

Z informacji przekazanych przez zarządzający portami lotniczymi wynika, że w większości portów lotniczych zapewnione są zarówno wszystkie rodzaje obsługi, zarówno celnej, sanitarnej jak i weterynaryjnej, a ich funkcjonowanie nie budzi żadnych zastrzeżeń i nie ma potrzeb do dalszych działań w tym zakresie. Ponadto zarządzający poinformowali, że w okresie sprawozdawczym:

- **PPL** we współpracy z **Wojewodą Mazowieckim** zmodernizowały na Lotnisku Chopina przejście celne 1. (wyjście z hali odbioru bagażu do strefy ogólnodostępnej) na poziomie przylotów;
- **Lotnisko Katowice-Pyrzowice** realizuje projekt dofinansowany ze środków UE tj. "Budowy multimodalnego węzła do przeładunku towarów i paliw w oparciu o bocznice kolejową". Przystąpiono do realizacji opracowania projektu budowy nowego terminala cargo;
- W 2025 roku **Port Lotniczy Łódź** prowadził, zgodnie z przepisami Unijnego Kodeksu Celnego, magazyn czasowego składowania, umożliwiający obsługę przesyłek celnych zarówno w eksporcie, jak i imporcie, realizowanych drogą lotniczą. W związku ze zwiększającą się liczbą zapytań dotyczących obsługi przesyłek importowych zidentyfikowano barierę związaną z wymaganiami dotyczącymi zabezpieczeń celnych, w tym koniecznością ustanawiania wysokich gwarancji finansowych. W 2025 roku podejmowane były analizy oraz prowadzone rozmowy dotyczące możliwości wypracowania rozwiązań bardziej elastycznych i

proporcjonalnych do rzeczywistej skali działalności, przy jednoczesnym zachowaniu pełnej zgodności z przepisami prawa celnego oraz wymogami administracji skarbowej.

- W **Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów** w ramach realizacji inwestycji Terminal Pasażerski wraz z zapleczem przewidziano zwiększenie powierzchni zajmowanych przez służby KAS i SG. W roku 2025 projekt uzgodniono z służbami.

Działanie: **Analiza wsparcia podmiotów rynku lotniczego w zakresie pozyskania statusu znanego nadawcy.**

Podmioty:

Urząd Lotnictwa Cywilnego

W 2025 r. na polecenie **Ministerstwa Infrastruktury** **Urząd Lotnictwa Cywilnego** sporządził i przekazał do Ministerstwa Infrastruktury analizę w zakresie wsparcia podmiotów rynku lotniczego w zakresie pozyskiwania statusu znanego nadawcy.

Ponadto **ULC** poinformował, że w 2025 r. prowadził działania wspierające podmioty rynku lotniczego w zakresie pozyskiwania statusu znanego nadawcy. Wsparcie to miało charakter informacyjno-doradczy i obejmowało również upowszechnianie wiedzy na temat korzyści wynikających z uzyskania statusu zarejestrowanego agenta oraz – od połowy 2024 r. – zatwierdzonego przewoźnika drogowego.

Na koniec 2025 r. w Polsce działalność prowadziło 63 zarejestrowanych agentów, 18 znanych nadawców, 19 zatwierdzonych przewoźników drogowych. Ponadto w 2025 r. wyznaczono 2 nowych znanych nadawców (1 dodatkowy wniosek pozostawał w toku), wyznaczono 5 nowych zarejestrowanych agentów oraz wyznaczono 18 zatwierdzonych przewoźników drogowych.

Działanie: **Stworzenie na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego aktualnej otwartej bazy danych opartej o rejestr lotnisk cywilnych i ewidencję lądowisk celem jej wykorzystania przez środowisko lotnicze oraz zainteresowane organy władzy rządowej i samorządowej.**

Podmioty:

Urząd Lotnictwa Cywilnego

W 2025 r. **ULC** zrealizował działania mające na celu zapewnienie dostępu do aktualnych, otwartych danych dotyczących infrastruktury lotniczej w Polsce. W ramach prac utworzono oraz udostępniono na stronie internetowej ULC bazy danych oparte na rejestrze lotnisk cywilnych oraz ewidencji lądowisk.

Celem przedsięwzięcia było wsparcie środowiska lotniczego, a także zapewnienie narzędzia informacyjnego dla organów administracji rządowej i samorządowej. Na stronie internetowej ULC stworzono i udostępniono następujące bazy danych: Rejestr lotnisk, Ewidencję lądowisk, Rejestr Lotnisk Cywilnych (RLC) wraz z powierzchniami ograniczającymi przeszkody (OLS), Serwis przeszkód lotniczych. Bazy te stanowią istotne źródło informacji dotyczących infrastruktury lotniczej oraz ograniczeń przestrzennych związanych z bezpieczeństwem operacji lotniczych.

Powyższe bazy danych są na bieżąco aktualizowane oraz rozbudowywane, w szczególności w zakresie danych dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody (OLS). Zapewnienie aktualności danych wspiera planowanie oraz nadzór nad rozwojem infrastruktury lotniczej.

Działania zrealizowane w 2025 r. umożliwiły stworzenie i utrzymanie otwartej bazy danych dotyczącej lotnisk cywilnych i lądowisk, dostępnej dla użytkowników z sektora lotniczego oraz administracji publicznej.

Udostępnione narzędzia zwiększają przejrzystość informacji oraz wspierają bezpieczeństwo i efektywność zarządzania infrastrukturą lotniczą.

Działanie: Analiza regulacji i barier administracyjnych oraz obszarów łamania regulacji przez użytkowników i propozycja adekwatnych rozwiązań. Podmioty: Minister właściwy ds. transportu
Urząd Lotnictwa Cywilnego

W 2025 r. prowadzone były prace analityczne oraz legislacyjne ukierunkowane na identyfikację barier administracyjnych w sektorze lotniczym, obszarów naruszeń obowiązujących regulacji przez użytkowników, a także opracowanie propozycji rozwiązań dostosowanych do aktualnych potrzeb rynku oraz wymogów ochrony środowiska i bezpieczeństwa.

W ramach działania prowadzone były przez **Ministerstwo Infrastruktury** oraz **Urząd Lotnictwa Cywilnego** prace nad zmianą Ustawy Prawo Lotnicze oraz niektórych innych ustaw m.in. zakresie art. 93 Ustawy prawo lotnicze dotyczącego lądowisk i innych miejsc startów i lądowań. Celem projektowanej ustawy jest utworzenie mechanizmów zapewniających podniesienie poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych wykonywanych na lądowiskach oraz osób i mienia w otoczeniu lądowisk, jak również dających możliwość skutecznego ograniczenia negatywnego ich oddziaływania na środowisko. W 2026 r. trwały uzgodnienia nowej wersji projektu z Ministerstwem Zdrowia oraz Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym.

Drugim tematem w tym zakresie w 2025 r. było dostosowanie do obowiązujących przepisów europejskich i ograniczenie zakresu stosowania zakazu lotów nad miastami. Trwają prace nad zmianą treści rozporządzenia. Projekt nowelizacji znajduje się obecnie na etapie rozpatrywania uwag zgłoszonych w toku konsultacji publicznych oraz uzgodnień międzyresortowych.

Przygotowywana jest ponadto zmiana przepisów mająca na celu deregulację wymagań dla operatorów kontroli bezpieczeństwa (OKB) poprzez zniesienie obowiązku posiadania przez OKB oprócz wpisu na listę OKB również wpisu na listę kwalifikowanych pracowników ochrony fizycznej wprowadzonego przez krajowe przepisy prawne. Po zmianach łączenie tych dwóch kategorii uprawnień będzie mogło mieć miejsce, jednak nie będzie już obowiązkiem ustawowym.

Działanie: Rozwój małych lokalnych lotnisk i lądowisk ukierunkowanych na szeroko rozumiany niekomercyjny ruch General Aviation obejmujący również loty biznesowe i prace lotnicze. Podmioty: Minister właściwy ds. transportu
Jednostki samorządu terytorialnego
Prywatne podmioty lotnicze

Działanie jest komplementarne względem działania dotyczącego rozwoju małych lotnisk lokalnych do obsługi niekomercyjnego ruchu General Aviation i biznesowego, w ramach pierwszego kierunku interwencji.

Poza działaniami opisanymi w ramach sprawozdania z Kierunku interwencji nr I należy dodatkowo poinformować, że **Województwo Lubuskie** wspierało utrzymanie i rozwój infrastruktury lotniczej wykorzystywanej do niekomercyjnego ruchu General Aviation, w tym lotów szkoleniowych. Działania te realizowane były we współpracy z lokalnymi podmiotami lotniczymi oraz **Aeroklubem Ziemi Lubuskiej**, przyczyniając się do rozwoju kompetencji lotniczych w regionie.

Działanie: Analiza dostępności aglomeracji warszawskiej dla lotnictwa ogólnego i problematyka pogodzenia wymogów środowiskowych z rosnącym ruchem, w tym konieczność podjęcia analiz przez zainteresowane podmioty związanych z lokalizacją lotniska dedykowanego dla lotnictwa ogólnego w aglomeracji warszawskiej.

Podmioty:

Minister właściwy ds. budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa

Jednostki samorządu terytorialnego

Problematyka ta została poruszona w Uchwale 49/24 **Sejmiku Województwa Mazowieckiego** z dnia 16 lipca 2024 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa mazowieckiego. W ww. Programie (załącznik nr 4) w odniesieniu do **Lotniska Warszawa-Babice**, wskazano, że w okresie najbliższych 5 lat port lotniczy nie planuje działań inwestycyjnych obniżających oddziaływanie akustyczne. W dokumencie w zakresie Lotniska Babice wskazano listę działań mających na celu ograniczenie negatywnego wpływu akustycznego lotniska na środowisko.

Ministerstwo Rozwoju i Technologii poinformowało, że w okresie sprawozdawczym nie podejmowało analiz wskazanych w działaniu.

Działanie: W 2023 r. Polska będzie aktywnie uczestniczyć w pracach Rady UE nad nowelizacją rozporządzenia 261/2004. W szczególności Polska będzie dążyć do wprowadzenia zmian w istniejących zapisach dotyczących praw pasażerów i zakresu odpowiedzialności przewoźników lotniczych, aby cechowały się one klarownością i w większym stopniu uwzględniały uwarunkowania transportu lotniczego.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

W pierwszej połowie 2025 r., podczas sprawowania przez Polskę przewodnictwa w Radzie Unii Europejskiej, wznowione zostały prace nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w zakresie praw pasażerów oraz odpowiedzialności przewoźników lotniczych (wniosek Komisji COM(2013) 130).

Polska Prezydencja aktywnie prowadziła prace nad przedmiotowym projektem w ramach grupy roboczej ds. lotnictwa Rady UE (H.03). Na posiedzeniu w dniu 5 czerwca 2025 r. Rady TTE w Luksemburgu zostało przyjęte porozumienie polityczne Rady, co umożliwiło rozpoczęcie

negocjacji Rady pod przewodnictwem prezydencji Duńskiej z Parlamentem Europejskim. Po przejęciu przewodnictwa przez Danię w drugim półroczu 2025 r. Polska kontynuowała uczestnictwo w negocjacjach w ramach organów przygotowawczych Rady UE, w tym grupy roboczej ds. lotnictwa oraz COREPER I.

Wznowienie prac w obszarze praw pasażerów lotniczych w ramach polskiej prezydencji wynikało z konieczności aktualizacji regulacji, która nie była rewidowana od 20 lat. Dotychczasowy stan prawny, w połączeniu z rozbudowanym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości UE, generuje niepewność interpretacyjną zarówno dla pasażerów, jak i przewoźników. W wyniku prowadzonych negocjacji w czerwcu 2026 r. wypracowano wariant kompromisowy, który uzyskał poparcie większości państw członkowskich na poziomie Rady Unii Europejskiej,

Zatwierdzony wspólny projekt wymaga formalnego przyjęcia przez Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej.

Działanie: Dostosowanie procedur administracyjnych związanych z ochroną praw pasażerów do wymogów i standardów UE.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Rzecznik Praw Pasażerów

Jak poinformował **ULC** procedury administracyjne związane z ochroną praw pasażerów pozostają zgodne z wymaganiami oraz standardami Unii Europejskiej obowiązującymi w latach raportowania. Procedury dotyczące rozpatrywania indywidualnych skarg pasażerów są dostosowane do aktualnego stanu prawnego. Postępowania skargowe prowadzone są w trybie polubownym w ramach alternatywnych metod rozwiązywania sporów (ADR), zamiast trybu administracyjnego stosowanego do dnia 31 marca 2019 r.

Procedury administracyjne w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów również pozostają zgodne z obowiązującymi wymaganiami i standardami UE. Zgodność procedur jest potwierdzana na bieżąco poprzez działania kontrolne i nadzorcze prowadzone wobec przewoźników lotniczych oraz zarządzających portami lotniczymi.

Działanie: Wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług.

Podmioty:

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego

Minister właściwy ds. gospodarki

Minister właściwy ds. transportu

Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych

Pełnomocnik Rządu do spraw Osób Niepełnosprawnych poinformował, że Ustawa z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U 2024 poz. 731 z późn. zm.) stanowi krajową implementację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 (Europejskiego Aktu o Dostępności) i wprowadza mechanizmy zapewniania, weryfikacji oraz egzekwowania wymogów dostępności na rynku. Regulacja ta nakłada na przedsiębiorców obowiązek projektowania i oferowania określonych produktów oraz usług w sposób dostępny (w tym w kanałach cyfrowych i samoobsługowych), co przekłada się na realne ograniczanie barier dla osób z niepełnosprawnościami oraz zwiększenie ich samodzielności w dostępie do informacji i obsługi.

W kontekście polityki rozwoju lotnictwa cywilnego ustawa wzmacnia ochronę praw pasażerów poprzez objęcie wymogami dostępności całego procesu korzystania z usług lotniczych i okołolotniczych, w szczególności na etapach coraz częściej realizowanych w formie cyfrowej lub za pośrednictwem urządzeń samoobsługowych (np. zakup i zarządzanie rezerwacją, odprawa, uzyskiwanie informacji). Tym samym rozwiązania wynikające z ustawy uzupełniają standardy ochrony pasażerów z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej sprawności

ruchowej przewidziane w prawie unijnym dla transportu lotniczego, wspierając równe traktowanie i niedyskryminację w całym procesie podróży.

Działanie: Nowelizacja przepisów dotyczących ochrony praw pasażerów z uwzględnieniem rozwoju nowych technologii i ochrony osób niepełnosprawnych.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych

W 2025 r. nie doszło jeszcze do przyjęcia na poziomie UE nowelizacji rozporządzenia 261/2004, jednak odnotowano istotny postęp prac legislacyjnych: Rada Unii Europejskiej 5 czerwca 2025 r. uzgodniła stanowisko w sprawie rewizji przepisów, a 29 września 2025 r. przyjęła stanowisko na pierwszym czytaniu. Projektowane zmiany uwzględniają rozwój technologii oraz potrzeby osób z niepełnosprawnościami, m.in. poprzez wprowadzenie wymogu przekazywania informacji pasażerskich w formatach dostępnych oraz doprecyzowanie rozwiązań dotyczących obsługi pasażerów o szczególnych potrzebach w sytuacjach zakłóceń podróży, przy jednoczesnym rozwijaniu rozwiązań proceduralnych (w tym w obszarze składania i obsługi skarg).

Zgodnie z informacją **ULC** w 2025 r. nie przeprowadzono nowelizacji przepisów dotyczących ochrony praw pasażerów w zakresie uwzględniającym rozwój nowych technologii oraz ochronę osób z niepełnosprawnościami.

Należy wskazać, że procedowane obecnie w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego zmiany ustawy – Prawo lotnicze nie obejmują zagadnień związanych bezpośrednio z nowelizacją przepisów dotyczących ochrony praw pasażerów w kontekście nowych technologii ani w zakresie praw osób z niepełnosprawnościami.

Planowane zmiany legislacyjne koncentrują się przede wszystkim na postępowaniach prowadzonych w trybie alternatywnego rozwiązywania sporów (ADR), wymaganiach dla członków zespołu Rzecznika Praw Pasażerów, zasadach powoływania Rzecznika Praw Pasażerów.

Kierunek interwencji V – Wsparcie badań, edukacji i rozwoju.

Zastosowanie technologii innowacyjnych w lotnictwie jest zasadniczym motorem dynamicznego rozwoju tej branży. Wszechstronne zastosowanie innowacyjnych rozwiązań ma różnorodne funkcje, uzależnione od warunków ekonomicznych, bezpieczeństwa, zapewnienia przepustowości, społecznych, przemysłowych oraz ekologicznych.

W celu dostosowania profilu kształcenia do oczekiwań polskiego rynku pracy wskazana jest współpraca uczelni i szkół z instytucjami, które prowadzą rekrutację przyszłych adeptów – w tym zakresie system kształcenia przyszłych pracowników oraz ich późniejsze zatrudnienie powinny być ze sobą powiązane.

W ramach piątego Kierunku interwencji zaproponowano 11 działań, których zadaniem jest wspieranie badań, edukacji i rozwoju w branży transportu lotniczego.

Działanie: Zapewnienie edukacji kadr operacyjnych i technicznych w obszarze służb ruchu lotniczego na potrzeby, w szczególności realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

Minister Infrastruktury przyznaje uczelniom publicznym kształcącym personel lotniczy dla lotnictwa cywilnego środki finansowe w formie dotacji podmiotowej na realizację zadań związanych z utrzymaniem powietrznych statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr powietrznych. Podstawą do udzielenia dotacji podmiotowej jest art. 460 ust. 7 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2024 r. poz. 1571 z późn. zm.). W ramach przyznanego dofinansowania uczelnie, zgodnie z posiadanymi certyfikatami, prowadzą szkolenie lotnicze w kierunku uzyskania licencji pilota samolotowego ATPL(A), licencji pilota śmigłowcowego zawodowego CPL(H), licencji mechanika lotniczego, licencji praktykanta kontrolera ruchu lotniczego oraz dyspozytora lotniczego. Uczelnie współpracują również z liniami lotniczymi oraz innymi organizacjami organizując praktyki lub oferując studentom bezpośrednie ścieżki zatrudnienia, co sprzyja możliwością dostosowania oferty kształcenia na potrzeby rynku lotniczego.

Ministerstwo Infrastruktury współpracuje również z Ministerstwem Edukacji Narodowej, środowiskiem lotniczym, uczelniami oraz przedstawicielami pracodawców sektora lotniczego w zakresie rozwoju systemu kształcenia zawodowego i dostosowywania go do aktualnych oraz przyszłych potrzeb rynku pracy. W szczególności prowadzone są działania związane z doskonaleniem podstaw programowych kształcenia w zawodach lotniczych nauczanych w technikach i szkołach branżowych, tak aby efekty kształcenia odpowiadały wymaganiom nowoczesnego rynku lotniczego, rozwojowi technologii oraz standardom międzynarodowym.

Istotnym elementem tych działań jest również rozwój kwalifikacji funkcjonujących w ramach Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji (ZSK), który umożliwia identyfikowanie, opisywanie i potwierdzanie kompetencji istotnych dla sektora lotniczego. Rozwiązania wdrażane w ramach ZSK wspierają zwiększanie przejrzystości ścieżek rozwoju zawodowego oraz lepsze dopasowanie kompetencji absolwentów do potrzeb pracodawców. Działania te służą budowie spójnego systemu przygotowania kadr dla lotnictwa cywilnego, obejmującego zarówno szkolnictwo zawodowe, jak i szkolnictwo wyższe.

W Polityce lotniczej wskazano na istotność zapewnienia edukacji kadr operacyjnych i technicznych w obszarze służb ruchu lotniczego na potrzeby, w szczególności realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Polska Grupa Lotnicza konsekwentnie inwestuje w rozwój przyszłych kadr dla sektora lotniczego, traktując edukację młodzieży jako jeden z kluczowych filarów swojej strategii rozwoju. W 2025 roku zarówno PGL S.A. jak i Spółki Grupy, w szczególności **LS Technics**, **LOTAMS** oraz **LS Airport Services (LSAS)** współpracowały

ze szkołami technicznymi i uczelniami wyższymi, wspierając uczniów oraz studentów w zdobywaniu praktycznych kompetencji niezbędnych na nowoczesnym rynku pracy. W ramach podjętej współpracy ze środowiskami szkolnymi i akademickimi uczniom i studentom oferowane były praktyki zawodowe, staże oraz udział w warsztatach prowadzonych przez ekspertów branżowych. W 2025 rok ponad 600 uczniów i studentów odbyło praktyki lub staże zawodowe organizowane przez Spółki Grupy. Ponadto blisko 50 osób uczestniczyło w absolwenckich programach rozwojowych, organizowanych przez spółki MRO.

Polska Grupa Lotnicza także aktywnie uczestniczyła w tych działaniach, organizując praktyki zawodowe dla blisko 40 uczniów Technikum Nr 9 Lotniczego Im. Bohaterów Narwiku z Warszawy. Realnym działaniem podjętym w 2025 roku w celu budowania stabilnych, kompetentnych kadr dla polskiego lotnictwa było nawiązanie współpracy z Zespołem Szkół Centrum Edukacji Zawodowej i Ustawicznej im. Mikołaja Kopernika w Rawie Mazowieckiej. Z początkiem 2026 roku w obecności **Ministra Infrastruktury**, podpisany został list intencyjny, zgodnie z którym uczniowie będą mogli odbywać staże i praktyki zawodowe w spółkach Grupy PGL - m.in. w Warszawie, Katowicach i Piotrkowie Trybunalskim. LS Technics konsekwentnie wspiera rozwój przyszłych kadr w sektorze lotniczym. Edukacja młodzieży jest jednym z kluczowych filarów strategii i stałego rozwoju dzięki realizacji operacyjno – edukacyjnego projektu LST4Edu, który wraz z Polityką praktyk i staży, ma na celu zachęcenie do odbywania praktyk i staży na stanowisku technik mechanik i technik awionik, a następnie zasilenie lotniczego personelu obsługowego Spółki. Celem projektu jest propagowanie zawodu mechanika lotniczego wśród młodzieży oraz wsparcie szkolnictwa. W ramach prowadzonych działań w 2025 r. odbyły się m.in.: wizyty studyjne uczniów w hangarach, szkolenia z kompetencji miękkich w szkołach współpracujących realizowane przez pracowników działu HR LST, przygotowano program ambasadorski, którego celem jest budowanie pozytywnego wizerunku LS Technics jako atrakcyjnego pracodawcy i partnera edukacyjnego poprzez osobiste zaangażowanie pracowników, wizyty w szkołach promujące zawód mechanika lotniczego przy wykorzystaniu najnowszej technologii oraz wdrożono program staży letnich.

Celem podejmowanych przez Spółki Grupy PGL działań jest budowanie przyszłych kompetencji oraz stabilnego zaplecza kadrowego dla polskiego lotnictwa. W kolejnych latach wszystkie spółki Grupy planują dalsze poszerzanie współpracy z nowymi jednostkami edukacyjnymi oraz rozwój programów ambasadorskich, opartych na bezpośrednim zaangażowaniu pracowników w kształcenie i inspirowanie młodego pokolenia. Działania te mają szczególne znaczenie dla zabezpieczenia przyszłych potrzeb kadrowych Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) oraz rynku lotniczego w Polsce.

W 2025 roku spółka **CPK** podjęła prace analityczne na temat zapotrzebowania kadrowego dla lotniska. Opracowano raport na podstawie danych pozyskanych z źródeł wewnętrznych Spółki, od służb pracujących na lotnisku, innych spółek lotniskowych współpracujących z CPK. Spółka podpisała sześć umów o współpracy z uczelniami. Przystąpiono do organizacji kierunku studiów dualnych w dziedzinie transportu, konsultowano programy nauczania. Prowadzono działania promocyjne skierowane do uczelni, takie jak prezentacji inwestycji w czasie konferencji naukowych, organizacja wykładów dla studentów. Uczestniczono w konferencjach branżowych dotyczących tematyki kadr i rynku pracowniczego."

Branżowe Centrum Umiejętności Służb Lotniskowych dla branży lotniczej w dziedzinie eksploatacja portów i terminali lotniczych (BCU SL) realizujące koncepcję centrów doskonałości zawodowej (CoVEs), powstaje ze środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) na podstawie umowy podpisanej z Fundacją Rozwoju Systemu Edukacji. W kwietniu 2025 r. odbyło się oficjalne otwarcie **placówki w Radomiu**.

Na podstawie umowy partnerskiej, zawartej pomiędzy **Zakładem Doskonalenia Zawodowego w Kielcach** oraz Spółką CPK w dniu 14 września 2023 r., realizowane są przez Spółkę zadania związane z przygotowaniem programów i przeprowadzeniem szkoleń dla uczniów, studentów i nauczycieli przez ekspertów zatrudnionych w Spółce.

CPK zaangażowany jest również w rozwój Branżowego Centrum Umiejętności w dziedzinie logistyki z siedzibą w **Grodzisku Mazowieckim**. Realizowane są przez Spółkę zadania związane z przygotowaniem programów i przeprowadzeniem szkoleń dla uczniów, studentów i nauczycieli przez ekspertów zatrudnionych w Spółce.

W 2025 r. z był Program Pomostowy 2025 (alokacja 39 mln. zł – wsparcie dotyczyło m.in. modernizacji placówek oświatowych, budowy i modernizacji infrastruktury, dróg), który umożliwił sześciu samorządom (Powiat Grodziski, Sochaczewski, Żyrardowski i Gminom Baranów, Teresin, Wiskitki) zgłoszenie a następnie realizację także projektów wspierających placówki oświatowe.

W ramach Programu Społeczno-Gospodarczego - Programu Pomostowego działania w zakresie edukacji zaproponowały Powiat Sochaczewski, Powiat Grodziski oraz Gmina Baranów. Spółka CPK udzieliła wsparcia dla 15 działań z obszaru edukacji o łącznej wartości ponad 6,6 mln. zł.

W 2026 r. ramach Programu Społeczno-Gospodarczego ogłoszony został m.in. Program Edukacja, w którym powiaty: grodziski, żyrardowski, sochaczewski, pruszkowski, warszawski-zachodni mogą uzyskać wsparcie dla szkół technicznych i branżowych, które kształcą w kierunkach atrakcyjnych z punktu widzenia CPK i przyszłego rozwoju Regionu CPK. Alokacja tego programu wynosi 9 mln. zł. W ramach tego programu mogą zostać sfinansowane modernizacje szkół, zakup wyposażenia, szkolenia dla nauczycieli czy otwieranie nowych kierunków nauczania.

Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie (dalej: LAW) poinformowała, że prowadzi kształcenie i doskonalenie kadr operacyjnych oraz technicznych w obszarach powiązanych z ATM/CNS, uwzględniając realne warunki pracy służb i wymagania bezpieczeństwa. W procesie dydaktycznym stosowane są rozwiązania oparte o scenariusze i symulację (case-based training), w tym praca zespołowa, decyzyjność pod presją czasu, czynniki ludzkie (HF) oraz zarządzanie przeciążeniem informacyjnym w środowisku systemów operacyjnych. Równolegle LAW ukierunkowuje prace dyplomowe i doktoraty na problemy wdrożeniowe dotyczące przepustowości, niezawodności i odporności procesów operacyjnych. Aktualnie LAW realizuje zadania w zakresie kształcenia kadr na potrzeby lotnictwa cywilnego w trzech zasadniczych obszarach: szkoleniowym, naukowo-badawczym i promocyjnym.

W uczelni oprócz specjalistycznych centrów realizujących praktyczne przygotowanie kadr na potrzeby lotnictwa cywilnego w specjalnościach pilot, kontroler ruchu lotniczego funkcjonuje też Pracownia Szkolenia Mechaników Obsługi Technicznej.

W ramach przyznanego dofinansowania uczelnia realizuje szkolenia dla studentów cywilnych w kierunku uzyskania licencji pilota samolotowego ATPL(A), licencji pilota śmigłowcowego zawodowego CPL(H), licencji praktykanta kontrolera ruchu lotniczego i licencji mechanika lotniczego.

Działanie: Rozwój i promocja oferty kształcenia na kierunkach związanych z lotnictwem na poziomie ponadpodstawowym.

Podmioty:

Minister właściwy ds. oświaty i wychowania

Minister właściwy ds. transportu

Minister Obrony Narodowej

Uczelnie kształcące personel lotniczy

Wojskowe ośrodki kształcenia lotniczego

W zakresie działania **Ministerstwa Edukacji Narodowej** (dalej: MEN) poinformowało o organizacji spotkania branżowego z sektorem bezzałogowych statków powietrznych w ramach realizacji projektu "Porozumienie branżowe na rzecz kształcenia i szkolenia zawodowego. Zwiększanie udziału przedstawicieli i przedstawielek branż w rozwoju kształcenia zawodowego i uczenia się w miejscu pracy". Kluczowi przedstawiciele sektora BSP, a także branż, które wykorzystują technologie bezzałogowe w swojej działalności wzięli udział w zorganizowanym przez Ministerstwo Edukacji Narodowej 11 kwietnia 2025 r. spotkaniu branżowym

poświęconym perspektywom rozwoju kształcenia zawodowego w tym sektorze. Spotkanie zgromadziło liczne grono ekspertów, w tym przedstawicieli organizacji branżowych, firm produkujących drony, instytucji szkoleniowych, środowisk naukowych, jednostek edukacyjnych, służb mundurowych oraz urzędów, w tym ULC. Celem spotkania było określenie zapotrzebowania rynku pracy na nowe kwalifikacje związane z obsługą i wykorzystywaniem BSP oraz dostosowanie systemu edukacji do dynamicznych zmian zachodzących w tym sektorze.

Wydarzenie odbywające się w ramach współfinansowanego ze środków europejskich projektu MEN pn. Porozumienie branżowe na rzecz kształcenia i szkolenia zawodowego, miało również na celu pozyskanie przedstawicieli biznesu do trwałej współpracy z resortem edukacji w rozwoju edukacji branżowej.

MEN poinformował o stale rozwijanej platformie pn. INFOZAWODOWE (infozawodowe.men.gov.pl), która pełni funkcję doradczą-promocyjną przy realizacji zadań poprzez m.in. możliwość zamieszczania materiałów dotyczących kształcenia w branży transportu i przemysłu lotniczego, a także ma na celu wspieranie szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe oraz uczelni w nawiązywaniu współpracy z pracodawcami prowadzącymi działalność w danej dziedzinie.

W 2025 r. prowadzone były zaawansowane prace w zakresie przeglądu i modyfikacji podstaw programowych kształcenia w zawodach związanych z branżą transportu lotniczego tj.: technik mechanik lotniczy, technik awionik, technik lotniskowych służb operacyjnych we współpracy z ekspertami pozyskanymi w ramach projektu: "Porozumienie branżowe na rzecz kształcenia i szkolenia zawodowego. Zwiększanie udziału przedstawicieli i przedstawicielek branż w rozwoju kształcenia zawodowego i uczenia się w miejscu pracy".

Ponadto MEN wraz z przedstawicielami innych resortów, w tym **Ministerstwa Infrastruktury**, uczestniczyli w opracowaniu i modyfikacji w 2025 r., w ramach projektu „Kontrakt Branżowy dla Sektora Przemysłu Lotniczego – Zrównoważone lotnictwo”, zapisów kontraktu w części dot. propozycji działań w obszarze kapitału ludzkiego.

Akademia Sztuki Wojennej, jako uczelnia publiczna prowadząca studia o profilu zarówno wojskowym, jak i cywilnym, aktywnie włącza się w realizację celów określonych w „Polityce rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”. W roku 2025 Akademia kontynuowała, w trzech obszarach, działania na rzecz podnoszenia jakości kształcenia w obszarze lotnictwa cywilnego, rozwijała współpracę z przedstawicielami branży oraz intensyfikowała działania promocyjne, mające na celu zwiększenie zainteresowania kierunkami związanymi z lotnictwem. Jednocześnie poszukiwane były nowe inicjatywy wzmacniające potencjał dydaktyczny i wizerunkowy uczelni.

W roku 2025 Akademia Sztuki Wojennej kontynuowała działania mające na celu rozwój i wzbogacenie oferty kształcenia na wszystkich kierunkach studiów, w tym na kierunku „Lotnictwo”. Programy studiów były systematycznie aktualizowane w oparciu o wiedzę ekspercką przekazywaną podczas posiedzeń Rady Programowej, wnioski z dyskusji prowadzonych z przedstawicielami sektora lotniczego oraz doświadczenia zdobywane w toku cyklicznych konferencji i seminariów naukowych poświęconych problematyce lotnictwa cywilnego.

Stałym elementem podnoszenia jakości kształcenia były staże zagraniczne i krajowe wykładowców (w Departamencie Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, Lotniczej Akademii Wojskowej), współpraca z instytucjami nadzorującymi lotnictwo cywilne (PAŻP, ULC), uczestnictwo w inicjatywach międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa, zarządzania ruchem lotniczym i infrastruktury portów lotniczych (EAD).

Akademia Sztuki Wojennej prowadziła intensywne działania komunikacyjne, w szczególności regularne publikacje w mediach społecznościowych dotyczące życia studenckiego, aktywności naukowych i projektów realizowanych na kierunku „Lotnictwo”, płatne kampanie reklamowe w mediach masowych poprzedzające okresy rekrutacji, udział wykładowców i studentów w audycjach radiowych i telewizyjnych, w których prezentowano korzyści wynikające z podjęcia studiów w obszarze lotnictwa.

W roku 2025 kontynuowano inicjatywy popularyzujące zagadnienia lotnicze wśród młodzieży, m.in.: wizyty w szkołach średnich połączone z prezentacjami o rozwoju branży lotniczej oraz perspektywach zawodowych, organizację „Konkursu wiedzy lotniczej”, który cieszył się rosnącą popularnością i umożliwiał uczniom

poszerzenie wiedzy w tej dziedzinie, wydarzenia „Dni Otwarte”, podczas których przyszli kandydaci mogli poznać wykładowców, studentów oraz szczegółowe programy studiów. Ponadto przedstawiciele Uczelni aktywnie zachęcali do podjęcia studiów podczas „Wojskowych Targów Służby i Pracy”, prezentując ofertę cywilnych kierunków, w tym kierunku „Lotnictwo”.

Politechnika Rzeszowska od lat prowadzi politykę promocji poprzez współpracę ze szkołami średnimi w zakresie zarówno udostępnienia kadry dydaktycznej jak i struktury w celu realizacji profilowanych praktyk zawodowych. Dodatkowo, m.in. w celu prowadzenia działalności informacyjno – edukacyjnej powstało stowarzyszenie studentów (o nazwie Grupa Reprezentacyjna OKL PRz), którego jednym ze statutowych zadań jest przedstawienie uczniom szkół średnich możliwości kształcenia na kierunkach związanych z lotnictwem oraz idących za tym potencjalnym zatrudnieniem.

W ramach dostosowania wymogów kształcenia do wymagań rynku pracy podjęto działania ukierunkowane na współpracę z podmiotami gospodarczymi zatrudniającymi specjalistów branży lotniczej w obszarze modyfikacji programów nauczania gwarantującymi pożądany poziom wiedzy po ukończonych studiach.

Politechnika Warszawska kształci inżynierów chętnie zatrudnianych przez producentów sprzętu lotniczego. Jednakże, część absolwentów znajduje również zatrudnienie w firmach obsługowych, liniach lotniczych, na lotniskach itp. Osoby te nabywają uprawnienia "personelu lotniczego" po dodatkowych szkoleniach. W latach 2024/25 opracowano i zatwierdzono na Uczelni programy nauczania dla nowych specjalności: Eksploatacja Statków Powietrznych na studiach inżynierskich oraz Bezzałogowe Systemy Latające i Zarządzanie Bezpieczeństwem w Lotnictwie na studiach magisterskich. Zakłada się, że absolwenci specjalności Eksploatacja Statków Powietrznych będą otrzymywali wiedzę i umiejętności odpowiadające szkoleniu mechanika lotniczego do kategorii A. Zatwierdzenie programu specjalności Eksploatacja Statków Powietrznych zbiegło się w czasie z rekordowymi wynikami rekrutacji na studia inżynierskie na Wydziale Mechanicznym Energetyki i Lotnictwa. Trwa rekrutacja na nowe specjalności na studiach magisterskich.

Politechnika Warszawska posiadając Ośrodek Badań Lotniczych i Kosmicznych z własnym lądowiskiem i infrastrukturą w Przasnyszu, prowadzi kursy szybowcowe dla studentów. Organizuje również szkolenia pilotów BSP. Prowadzi prace dotyczące procedur bezpieczeństwa wspólnego operowania systemów bezzałogowych i lotnictwa załogowego w obrębie jednego portu lotniczego.

W 2025 r. **LS Airport Services S.A.** kontynuowała współpracę ze szkołami ponadpodstawowymi, koncentrując się na praktycznym wsparciu kształcenia kadr dla branży lotniczej i logistycznej. W ramach działań realizowano przede wszystkim praktyczną naukę zawodu (praktyki zawodowe), w szczególności w zawodach: technik lotniskowych służb operacyjnych oraz technik eksploatacji portów i terminali, a także aktywności informacyjno-promocyjne związane z prezentacją ścieżek kariery w sektorze lotniczym. Współpraca miała charakter partnerski i była dostosowywana do profilu kształcenia oraz możliwości organizacyjnych poszczególnych placówek.

Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie prowadzi stałe działania promocyjno-edukacyjne budujące „pipeline kompetencji” od poziomu ponadpodstawowego do kształcenia wyższego: spotkania, zajęcia pokazowe, moduły popularyzatorskie oraz współpracę ze szkołami. Akademia intensywnie zachęca do podjęcia kształcenia na prowadzonych cywilnych kierunkach studiów. W czasie wizyt w szkołach średnich uczniowie są zapoznawani z perspektywami rozwoju branży lotniczej oraz zachęceni do podjęcia świadomej decyzji o dalszej edukacji. Dodatkowo realizowane są „Dni Otwarte”, podczas których przyszli studenci mogą zapoznać się z wykładowcami i studentami oraz dowiedzieć się więcej o programach studiów. Ponadto, każdorazowo kiedy organizowane są Targi Służby i Pracy wykładowcy i studenci Akademii namawiają do skorzystania z oferty edukacyjnej LAW.

Działanie: **Utworzenie na terenie kraju kilku Branżowych Centrów Umiejętności dla branży transportu lotniczego będących ośrodkami** Podmioty: **Minister właściwy ds. oświaty i wychowania**

kształcenia, szkolenia i egzaminowania, uzupełniającymi istniejącą ofertę kształcenia zawodowego na poziomie ponadpodstawowym i wyższym, a także stanowiących przestrzeń współpracy branży z edukacją zawodową.

Minister właściwy ds. transportu

Minister Obrony Narodowej

Uczelnie kształcące personel lotniczy

W Polityce lotniczej założono utworzenie na terenie kraju kilku **Branżowych Centrów Umiejętności** dla branży transportu lotniczego będących ośrodkami kształcenia, szkolenia i egzaminowania, uzupełniającymi istniejącą ofertę kształcenia zawodowego na poziomie ponadpodstawowym i wyższym, a także stanowiących przestrzeń współpracy branży z edukacją zawodową.

Według stanu na koniec 2025 r. funkcjonują następujące branżowe centra umiejętności (informacja z **Ministerstwa Edukacji Narodowej**):

- 1) Branżowe Centrum Umiejętności Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Katowicach (w dziedzinie eksploatacja portów i terminali lotniczych).
- 2) Branżowe Centrum Umiejętności w dziedzinie przemysł lotniczy w Mielcu w Centrum Kształcenia Praktycznego i Doskonalenia Nauczycieli w Mielcu.
- 3) Branżowe Centrum Umiejętności Nr 2 w dziedzinie przemysł lotniczy w Krośnie w Zespole Szkół Mechanicznych im. Stanisława Staszica w Krośnie.
- 4) Branżowe Centrum Umiejętności Eksploatacja Portów i Terminali Lotniczych w Radomiu.
- 5) Branżowe Centrum Umiejętności w dziedzinie logistyki z siedzibą w Grodzisku Mazowieckim.

Na terenie **Politechniki Rzeszowskiej** w ramach stałej współpracy przeprowadzono cykl warsztatów z przedstawicielami linii lotniczych (PLL LOT, Wizzair, Ryanair) zapoznający z wymogami oraz procesami rekrutacyjnymi. Ponadto **Politechnika Warszawska** poinformowała, że rozważa utworzenie Branżowego Centrum Umiejętności.

LS Airport Services S.A wspierała kierunek rozwoju Branżowych Centrów Umiejętności poprzez aktywność w inicjatywach branżowo-edukacyjnych oraz utrzymywanie kontaktów ze środowiskiem edukacji zawodowej - ośrodek BCU w Katowicach. Aktywność LSAS miała charakter wspierający i była realizowana m.in. poprzez udział przedstawicieli Spółki w konferencjach i wydarzeniach branżowo-edukacyjnych, ukierunkowanych na wzmacnianie praktycznego wymiaru kształcenia oraz identyfikację kompetencji istotnych dla sektora transportu lotniczego.

Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie poinformowała, że realizuje działania odpowiadające funkcjom BCU: standaryzacja kompetencji, szkolenie praktyczne, walidacja i egzaminowanie umiejętności w obszarach lotniczych. Akademia zapewnia wkład programowy (sylabusy, programy, scenariusze ćwiczeń), kadrowy (instruktorzy/eksperci) oraz organizacyjny (mechanizmy zapewniania jakości i oceny kompetencji). Efektem jest możliwość budowania spójnej ścieżki: kwalifikacja – doskonalenie – potwierdzenie umiejętności – kontynuacja kształcenia na poziomie wyższym.

Działanie: Wsparcie dla dynamicznej ewolucji badań naukowych w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz właściwe wykorzystanie wyników tych badań na potrzeby rozwoju rynku transportu lotniczego, ochrony środowiska w transporcie lotniczym, a także bezpieczeństwa teleinformatycznego w lotnictwie.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. klimatu

Minister właściwy ds. gospodarki

Minister właściwy ds. szkolnictwa wyższego i nauki

Minister właściwy ds. informatyzacji

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

Zarządzający portami lotniczymi

W zakresie realizacji działania prowadzono następujące inicjatywy.

W roku 2025 **PLL LOT** wspólnie z Business & Science Poland prowadził prace nad raportem pt. Flying Against Headwinds: Navigating Global Competitiveness and Climate Policy in European Aviation (Competitiveness Challenges of the Polish and EU Aviation Sector in the Context of Global Economic Rivalry and EU Climate Policy).

PAŻP kontynuuje prowadzenie działań badawczo-rozwojowych w ramach programu SESAR 3 Joint Undertaking z wykorzystaniem środków programu Horyzont Europa, w ramach Fali 1, obejmującej lata 2023-2026 oraz planuje dalsze działania w ramach Fali 2, dla której wnioski aplikacyjne złożono w 2025, a ich rozstrzygnięcie nastąpi w 2026.

W 2025 r. **LS Airport Services S.A.** - Spółka z Grupy PGL podejmowała działania wspierające współpracę z ośrodkami akademickimi, w szczególności poprzez udział przedstawicieli Spółki w inicjatywach uczelni i wydarzeniach branżowych o charakterze eksperckim oraz poprzez rozwijanie relacji sprzyjających wymianie wiedzy i identyfikacji kompetencji kluczowych dla sektora lotniczego. Współpraca ta ukierunkowana była na wzmacnianie praktycznego wymiaru kształcenia oraz zbliżanie środowiska edukacyjnego do realiów operacyjnych branży.

Spółka **Port Lotniczy Bydgoszcz** pozostaje w stałym kontakcie z uczelniami wyższymi w regionie kujawsko-pomorskim.

Port Lotniczy Gdańsk współpracuje z Uniwersytetem Ekonomicznym w Krakowie w ramach projektu badawczego pn. "SOWA – Ograniczenie negatywnych skutków emisji hałasu z portów lotniczych w Polsce" oraz Eurocontrolem oraz innymi portami lotniczymi w ramach projektu PEACOCK.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice stale współpracuje z Politechniką Śląską w zakresie prowadzonych oferowanych kierunków kształcenia, wykładów i warsztatów tematycznych.

Port Lotniczy Lublin S.A. aktywnie angażuje się w organizację i udział w wydarzeniach branżowych, konferencjach naukowych z dziedziny lotnictwa. Spółka prowadzi monitoring zagrożeń ze strony zwierząt na terenie portu, obszarów cennych przyrodniczo na obszarze Natura 2000 i innych, których jest właścicielem. Spółka w ramach działań mających na celu zapewnienie cyberbezpieczeństwa szkoli pracowników w tym zakresie.

W **Porcie Lotniczym Łódź** w zakresie bezpieczeństwa teleinformatycznego oraz wsparcia procesów operacyjnych działania koncentrują się na utrzymaniu sprawdzonych standardów technologicznych oraz zapewnieniu wysokiej dostępności eksploatowanych systemów lotniskowych.

Port Lotniczy Łódź współpracuje z jednostkami badawczymi Politechniki Łódzkiej i Uniwersytetu Łódzkiego, a także z Akademią Humanistyczno-Ekonomiczną w Łodzi w zakresie prowadzenia wspólnych działań związanych z rozwojem rynku transportu lotniczego, a także zapewnieniem kadr na potrzeby lotnictwa.

Na terenie Portu Lotniczego Łódź, jako partnera technologicznego Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi, funkcjonuje Laboratorium Kreatywnego Rozwoju Wydziału Ekonomii i Zarządzania AHE w Łodzi. Ponadto

Port Lotniczy Łódź wspólnie z AHE w Łodzi przeprowadził certyfikację nadzwyczajną specjalności „Bezpieczeństwo portów lotniczych i łańcucha dostaw”.

Spółka Port Lotniczy Szczecin – Goleniów podjęła współpracę z NASK w zakresie bezpieczeństwa teleinformatycznego obiektu.

Spółka jako Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn – Mazury** prowadzi aktywne działania łączące współpracę lokalnych szkół i uczelni. Przedsięwzięcie ma na celu wykształcenie wyspecjalizowanej i kompetentnej kadry, która wesprze lokalny rynek pracy w regionie, szczególnie w branży MRO.

Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie rozwija i proponuje skoordynowany portfel badań w obszarach: bezpieczeństwo operacji lotniczych i lotniskowych, modelowanie i symulacja procesów (przepustowość, opóźnienia, odporność na zakłócenia), AI/ML w analizie zdarzeń i wspomaganiu decyzji, oraz cyberbezpieczeństwo systemów teleinformatycznych wykorzystywanych w operacjach lotniczych. Kluczowym instrumentem będą prace doktorskie i doktoraty wdrożeniowe – ukierunkowane na realne problemy (np. przeciążenie informacyjne operatorów systemów, ryzyko błędów decyzyjnych, niezawodność infrastruktury i procedur).

Działanie: Zapewnienie warunków do kooperacji między biznesem a ośrodkami naukowymi.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. gospodarki

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

Zarządzający portami lotniczymi

W Polityce lotniczej zauważono, że istotną kwestią jest odpowiednie zapewnienie warunków do kooperacji między biznesem a ośrodkami naukowymi.

W ramach działań koordynowanych przez PGL, spółki z Grupy angażowały się także w inicjatywy związane z promocją zawodów lotniczych, budowaniem kompetencji i wspieraniem projektów studenckich oraz naukowych. Podejmowane działania zwiększały dostępność nowoczesnych form kształcenia, wzmacniały relacje między sektorem lotniczym a środowiskiem naukowym oraz zapewniały lepsze dopasowanie kompetencji absolwentów do realnych potrzeb branży lotniczej.

W tym celu Spółki Grupy PGL aktywnie rozwijają partnerstwa ze szkołami technicznymi oraz uczelniami kształcącymi na kierunkach lotniczych, oferując uczniom i studentom dostęp do praktyk, staży, warsztatów prowadzonych przez ekspertów branżowych, a także realnego środowiska pracy. W 2025 roku prowadzone były działania wynikające z pilotażowego Programu stażowego LST4Edu. Jest to program doszkalający, przygotowujący stażystów do rozpoczęcia pracy na stanowisku młodszego mechanika lotniczego. Podczas pierwszej edycji programu wpłynęło 112 aplikacji na staż, w spotkaniach rekrutacyjnych prowadzonych w formie Assessment Centre uczestniczyło 30 osób, z których ostatecznie 21 osób zakwalifikowało się do Programu. Stażystom w okresie 45 dni roboczych towarzyszyło 8 mentorów, pracowników LS Technics z obsługi bazowej, mechaników, awioników, inżynierów oraz ekspertów NDT. Po zakończeniu stażu 18 osób z 21 znalazło zatrudnienie w firmie. W roku 2026 planowane jest rozszerzenie programu o dodatkowe stanowiska pracy dla kolejnych ok. 30 osób.

Programy takie jak LST4Edu, klasy patronackie, wsparcie kadry pedagogicznej, udział w tworzeniu nowej podstawy programowej dla zawodu technik mechanik lotniczy czy planowane dedykowane warsztaty na uczelni pokazują, że edukacja jest dla Grupy PGL wspólną odpowiedzialnością biznesu i systemu oświaty. Efektem tych

działań jest skuteczna ścieżka przejścia od edukacji do zatrudnienia – potwierdzona wysokim odsetkiem stażystów kontynuujących pracę w organizacji.

W 2025 r. **LS Airport Services S.A.** wspierała zbliżenie środowiska operacyjnego z akademickim poprzez udział w inicjatywach uczelni i wydarzeniach eksperckich, ukierunkowanych na wymianę wiedzy oraz dopasowanie kompetencji do potrzeb sektora.

PLL LOT oraz **PAL** prowadzą obecnie rozmowy dotyczące ustanowienia Cadet Programu dla **PLL LOT**, wzorowanego na praktykach stosowanych przez zachodnie linie lotnicze. Program ma wypełnić potencjalną lukę kadrową na poziomie pilotów Cadet i być dostosowany do potrzeb spółki, traktując floty B737 oraz A220 jako floty wejściowe dla najmłodszych adeptów lotnictwa. Spółki **PAL**, **PLL LOT** oraz **LOT Crew** uczestniczą również w programie stypendialnym obejmującym uczelnie: **PWSZ** w Chelmie, Politechnikę Rzeszowską oraz Politechnikę Poznańską. Program nadzoruje rozwój studentów w trakcie ich szkoleń, zapewnia dodatkowe szkolenia lotnicze oraz aktywizuje uczestników w ramach funkcjonowania Grupy i linii lotniczej.

Dodatkowo **LST** współpracuje z uczelniami i szkołami w zakresie kształcenia lub praktyk zawodowych personelu obsługi naziemnej. Partnerstwa, w tym z Politechniką Śląską i szkołami technicznymi z woj. śląskiego, pomorskiego i innych regionów, pozwalają na wczesne identyfikowanie talentów oraz przygotowanie uczniów i studentów do pracy w środowisku lotniczym. Celem takiego działania jest systemowe budowanie i rozwijanie kompetencji kadr operacyjnych oraz technicznych w obszarze służb ruchu lotniczego poprzez szeroką współpracę z instytucjami edukacyjnymi, wdrażanie programów praktycznych i teoretycznych oraz kreowanie ścieżek rozwoju zawodowego. Współpraca ze szkołami i uczelniami technicznymi obejmuje rozwój długofalowych partnerstw ze szkołami średnimi oraz uczelniami wyższymi o profilu technicznym i lotniczym.

LOTAMS realizował w 2025 r. systemowe działania łączące edukację techniczną z potrzebami rynku MRO. Spółka prowadziła Program Rozwojowy **LOTAMS 2025+** oraz rozwijała formalną współpracę z 22 szkołami technicznymi i uczelniami wyższymi, obejmującą praktyki, wizyty studyjne, prelekcje, patronaty klas oraz wspólne inicjatywy edukacyjne. Działania te miały na celu rozwój kompetencji zawodowych, przygotowanie kadr technicznych do uzyskania licencji mechanika lotniczego oraz długofalowe wzmocnienie zaplecza kadrowego sektora lotniczego

PAŻP współpracuje z ośrodkami naukowymi w celu szkolenia personelu ATS oraz zwiększenia możliwości szkolenia personelu ATSEP.

W okresie sprawozdawczym na terenie **Lotniska Zielona Góra-Babimost** została wyznaczona przestrzeń testowa dla nowych technologii związanych z lotnictwem, transportem i logistyką. Lotnisko podjęło współpracę z uczelniami i ośrodkami badawczymi w zakresie poprawy bezpieczeństwa operacji lotniczych na lotniskach.

W kwietniu 2025 r. na terenie Radomia zostało otwarte Branżowe Centrum Umiejętności Eksploatacji Portów i Terminali Lotniczych, w którym **PPL** jest partnerem (i pomysłodawcą) projektu. **PPL S.A.** kontynuowały także współpracę w ramach posiadanej umowy ze Szkołami 72. Pułku Piechoty w Radomiu w ramach klasy w zawodzie Technik Lotniskowych Służb Operacyjnych.

Przedstawiciel **PPL** aktywnie uczestniczy w pracach Rady Konsultacyjnej Nauka – Gospodarka działającej na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej, w zakresie doskonalenia procesu dydaktycznego, zwłaszcza w wypracowywaniu oferty edukacyjnej i szkoleniowej dostosowanej do rzeczywistych wymogów rynku pracy, kształtowania struktury kwalifikacji absolwenta kierunków: Transport – inżynieria transportu lotniczego oraz Bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej w transporcie, jak również monitorowania efektów kształcenia w zakresie ich zgodności z potrzebami rynku pracy i stymulowania ich modyfikacji.

PPL organizują dla Akademii Policji w Szczytnie wizyty studyjne na **Lotnisku Chopina w Warszawie** dla funkcjonariuszy Służb Państwowych w ramach programu szkoleniowego w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej. **PPL** pełnią rolę partnera konferencji naukowo-branżowych, stanowiących platformę wymiany wiedzy pomiędzy przedstawicielami biznesu, środowiska naukowego oraz instytucji publicznych (m.in. Inżynieria Ruchu Lotniczego 2025, European Aviation Conference 2025).

Port Lotniczy Bydgoszcz kontynuuje współpracę z organizacjami biznesowymi, ośrodkami naukowymi, NATO. Zapewnia warunki do kooperacji poprzez: wspieranie rozwoju nauki i współpracy między sferą nauki

i gospodarki, popieranie postępu technologicznego oraz innowacji. Ponadto, Port Lotniczy Bydgoszcz w dalszym ciągu, co roku współpracuje z uczelniami oraz szkołami z regionu Województwa Kujawsko-Pomorskiego, przyjmując uczniów na praktyki.

W **Porcie Lotniczym Gdańsk** wdrożono programy praktyk i staży oraz współpracowano w tym zakresie z placówkami edukacyjnymi (licea, technika, szkoły wyższe). Port współpracował także z Politechniką Gdańską przy badaniach nad biodegradowalnością wód opadowych z powierzchni lotniskowych w okresie zimowym oraz Uniwersytetem Ekonomicznym w Poznaniu w zakresie badań marketingowych.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice stale współpracuje z Politechniką Śląską oraz szkołami średnimi kształcących w zawodach np. mechanik lotniczy, służby operacyjne i obsługa terminali w porcie lotniczym.

W roku 2025 **Port Lotniczy Kraków-Balice** wspólnie z portami lotniczymi w Warszawie, Gdańsku, Katowicach oraz Poznaniu zlecił Uniwersytetowi Ekonomicznemu w Krakowie wykonanie pracy badawczo-wdrożeniowej w postaci projektu pn. Ograniczenie negatywnych skutków emisji hałasu z portów lotniczych w Polsce (Projekt „SOWA 2025”). Jest on kontynuacją osiągnięć projektów naukowo – badawczych z lat 2019 – 2024 pn.: SOWA 2020 oraz SOWA 2023.

Od 2007 r. w Porcie Lotniczym Kraków-Balice realizowane są praktyki studenckie umożliwiające młodzieży zdobycie doświadczenia zawodowego w środowisku lotniskowym. Każdego roku lotnisko współpracuje z uczelniami wyższymi i pozyskuje od 30-40 studentów na płatne praktyki w okresie wakacyjnym. W ramach wsparcia uczelni w kształceniu przyszłej kadry na potrzeby branży lotniczej obowiązuje porozumienie z Uczelnią Łazarskiego w Warszawie, na podstawie którego Port Lotniczy Kraków-Balice objął patronatem kierunek studiów pn. Zarządzanie Operacyjne Portem Lotniczym i wyraził wolę przekazywania wiedzy praktycznej i doświadczenia w funkcjonowaniu portu lotniczego studentom tejże uczelni.

Port Lotniczy Lublin S.A jest uczestnikiem klastrow, które skupiają środowiska naukowe i biznesowe. Kooperacja ta odbywa się poprzez kluby biznesu i współpracę z lokalnymi ośrodkami naukowymi (uczelnie).

Port Lotniczy Łódź współpracuje z jednostkami badawczymi Politechniki Łódzkiej i Uniwersytetu Łódzkiego, a także z Akademią Humanistyczno-Ekonomiczną w Łodzi w zakresie prowadzenia wspólnych działań związanych z rozwojem rynku transportu lotniczego, a także zapewnieniem kadr na potrzeby lotnictwa.

Port Lotniczy Łódź współuczestniczy w procesie kształcenia kadr na potrzeby biznesu lotniczego, poprzez organizację staży i praktyk dla młodzieży ze szkół średnich kształcących w zakresie technik eksploatacji portów i terminali (m.in. stałe porozumienie z Zespołem Szkół Ekonomiczno-Turystyczno-Hotelarskich w Łodzi, a także technikami z Sochaczewa i Skierniewic), a także studentów uczelni wyższych kształcących na kierunkach związanych z lotnictwem, transportem i logistyką (m.in. Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie, Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego, AHE w Łodzi kierunek bezpieczeństwo wewnętrzne i narodowe, WSB Merito kierunek bezpieczeństwo narodowe, Społeczna Akademia Nauk).

Port Lotniczy Rzeszów współpracuje z Politechniką Rzeszowską.

Spółka jako Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn – Mazury** prowadzi aktywne działania łączące współpracę lokalnych szkół i uczelni. Przedsięwzięcie ma na celu wykształcenie wyspecjalizowanej i kompetentnej kadry, która wesprze lokalny rynek pracy w regionie, szczególnie w branży MRO.

Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie realizuje praktyczny model kooperacji „3W”: wspólne tematy – wspólne laboratoria – wspólne wdrożenia. W wymiarze operacyjnym oznacza to: konsorcja projektowe, wspólne zespoły badawczo-wdrożeniowe, staże przemysłowe dla doktorantów i studentów, a także szybkie pilotaże w środowisku rzeczywistym (living-lab).

Działanie: Przygotowania założeń służby AMS odpowiedzialnej za zarządzanie ruchem na płytach postojowych w porcie lotniczym oraz szkoleniu Podmioty: Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

personelu realizującego zadania AMS we współpracy ze służbą ATC.

W ramach działania **Spółka CPK** zaktualizowała założenia współpracy służb AMS/ATS w dokumencie pt. "Cooperation between CPK/PANSA on concept of operation for Apron Management Service and Air Traffic Service" i realizuje zadanie zgodnie z przyjętym harmonogramem projektu AMS tj. opracowuje model szkolenia personelu AMS przygotowuje wymagania operacyjne dla systemów i infrastruktury AMS (wieża kontroli ruchu lotniczego i budynek Centrum Kontroli Operacji Lotniskowych) zakładając uruchomienie operacyjne lotniska CPK w 2032 r.

Działanie: **Zapewnienie rozwoju i stabilnego funkcjonowania infrastruktury teleinformatycznej do zarządzania ruchem BSP w strefach kontrolowanych lotnisk.**

Podmioty:
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Zarządzający portami lotniczymi

PAŻP realizuje zadanie określone w planie inwestycyjnym pn. „Budowa i rozwój środowiska do zarządzania operacjami BSP”, które ma szczególnie uwzględniać bezpieczeństwo stref CTR. W okresie sprawozdawczym uruchomiono testowo tracking ADS-B na 8 lotniskach (CTR). Zaimplementowano dane z systemu trackingowego do wykorzystania na konsolach PansaUTM na wieżach, w celu budowania świadomości sytuacyjnej kontrolerów ruchu lotniczego.

W okresie sprawozdawczym **PPL** zakończyły na **Lotnisku Zielona Góra-Babimost** fazę testów. Urządzenia zostały zdemontowane.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice poinformowało, że posiada procedurę w Instrukcji Operacyjnej Lotniska w zakresie uzyskiwania zgody na wykonanie lotu BSP jak i procedurę działania w sytuacji wystąpienia nieuprawnionej ingerencji z użyciem BSP.

Port Lotniczy Łódź prowadzi kampanię informacyjną skierowaną do operatorów BSP, lokalnej społeczności oraz jednostek samorządu terytorialnego polegającą na informowaniu o obowiązku spełnienia wymogów formalnych związanych z uzyskaniem zgody na odbycie lotu oraz uświadamianiu zagrożeń jakie mogą powodować loty niezidentyfikowanych BSP. Podobną kampanię w zakresie uświadamiania zasad operowania BSP Port Lotniczy Łódź przeprowadził wśród władz gmin ościennych, znajdujących się w obszarze oddziaływania lotniska. W ramach bieżącego działania Port Lotniczy Łódź zapewnia funkcjonowanie istniejących kanałów łączności wykorzystywanych przez służby operacyjne, bez planowania dedykowanych rozwiązań w zakresie automatyzacji czy detekcji. W Porcie Lotniczym Łódź w roku 2025 toczyła się kontrola Najwyższej Izby Kontroli w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa w sytuacji zagrożenia działaniami BSP.

Zarządzający lotniskiem **Szczecin-Goleniów** poinformował, że planuje budowę sieci łączności P_5G.

Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie w ramach sprawozdania poinformowała, że prowadzi działania kompetencyjne, szkoleniowe i badawcze dotyczące infrastruktury teleinformatycznej dla UTM w środowisku lotniskowym (CTR): architektura wymiany danych, wymagania niezawodności i cyberodporności, mechanizmy ciągłości działania oraz procedury koordynacji z interesariuszami ruchu lotniczego. Integracja BSP jest w LAW analizowana i ćwiczona w ujęciu operacyjnym (scenariusze, ryzyko, współdziałanie), tak aby nie pogarszała bezpieczeństwa ani przepustowości lotniska.

Działanie: **Pełne wdrożenie U-Space w Polsce oraz integracja lotnictwa załogowego i bezzałogowego.**

W planie prac legislacyjnych **Urzędu Lotnictwa Cywilnego** na 2026 r. przewidziano przekazanie do Ministerstwa Infrastruktury projektu zmian ustawy w zakresie U-space oraz dodatkowych rozwiązań wspierających rozwój branży BSP, w tym operacji wykonywanych w interesie publicznym.

PAŻP: Nieznana data wejścia w życie nowelizacji Ustawy Prawo Lotnicze umożliwiającej wyznaczanie przestrzeni powietrznych U-space w Polsce oraz powierzającej (w planowanym brzmieniu) PAŻP rolę CISP (Dostawcy Usług Informacyjnych U-space). PAŻP przygotowuje się do nowych obowiązków (projekty B+R), ale nie wdraża rozwiązań ze względu na brak podstawy prawnej oraz brak finansowania CISP (opcją jest dotacja). Integracja lotnictwa załogowego z bezzałogowym - bieżący udział w projektach iTEC i Zintegrowany System Wieżowy. 27 lutego 2025r. weszła w życie nowelizacja ustawy Prawo lotnicze, dostosowująca przepisy do unijnych regulacji dronowych. Zmiany dot. m.in. zadań ULC i PAŻP, rejestracji operatorów BSP, zasad wykonywania lotów oraz uprawnień PAŻP do wyznaczania stref geograficznych. Nowelizacja obejmuje również kary za nieprzestrzeganie przepisów.

Program do zarządzania operacjami lotniczymi BSP zapewnia PAŻP.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice poinformowało, że posiada procedurę w Instrukcji Operacyjnej Lotniska w zakresie uzyskiwania zgody na wykonanie lotu BSP jak i procedurę działania w sytuacji wystąpienia nieuprawnionej ingerencji z użyciem BSP.

Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie widzi swoją rolę jako ośrodka szkoleniowo-badawczego dla wdrożeń U-Space: przygotowanie kadr, ćwiczenia proceduralne, analiza ryzyka, a także walidacja scenariuszy integracji (w tym w pobliżu lotnisk i w strefach o dużej złożoności ruchu). Akademia proponuje uruchomienie cyklicznych „ćwiczeń integracyjnych” (załogowe-bezzałogowe) z naciskiem na bezpieczeństwo, komunikację i odporność systemu na zakłócenia (operacyjne i teleinformatyczne). Efektem ma być redukcja ryzyka wdrożeniowego oraz skrócenie czasu dojścia do stabilnych, powtarzalnych operacji.

Działanie: **Ustanowienie ośrodków kompetencji wspierających rozwój, wdrażanie i działalność operacyjną w różnych obszarach wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Działanie jest w trakcie realizacji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności – planowane jest powstanie 10 centrów kompetencji na terenie Polski, w których będą realizowane zaawansowane loty BSP. Za realizację projektu jako Ostateczny Odbiorca Wsparcia odpowiedzialna jest **PAŻP**, natomiast **Ministerstwo Infrastruktury** pełni rolę Instytucji Odpowiedzialnej za inwestycję (IOI) poprzez nadzorowanie projektu przy pomocy Centrum Unijnych Projektów Transportowych, które pełni funkcję Jednostki Wspierającej (JW). W ramach projektu prowadzone są prace nad stworzeniem centrów kompetencji w 10 lokalizacjach, w których dostępne będą **infrastruktura** cyfrowa, pola lądowania i infrastrukturę śledzenia statków bezzałogowych.

Działanie: **Kontynuowanie prac w zakresie rozwiązań legislacyjnych, wspierających w zrównoważony rozwój branży BSP w Polsce.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Działanie: **Stworzenie podstaw formalno-prawnych dla wykorzystania rozwiązań antydronowych w celu przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom dla infrastruktury lotniczej (działanie ciągłe).**

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Zarządzający portami lotniczymi

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

W 2025 r. kontynuowano prace legislacyjne ukierunkowane na wspieranie rozwoju branży bezzałogowych statków powietrznych (BSP) w Polsce, w tym w zakresie dostosowania przepisów krajowych do dynamicznie rozwijających się regulacji europejskich.

27 lutego 2025 roku weszła w życie nowelizacja ustawy Prawo Lotnicze, która wprowadza istotne zmiany dla użytkowników BSP w Polsce. Nowe prawo dronowe ma na celu dostosowanie krajowych przepisów do unijnych regulacji i zwiększenie bezpieczeństwa operacji bezzałogowych statków powietrznych (BSP).

Wejście w życie ustawy o zmianie ustawy Prawo lotnicze, o której mowa w opisie realizacji poprzednich działań, wpisuje się w realizację działania dotyczącego stworzenia podstaw formalno-prawnych dla wykorzystania rozwiązań antydronowych w celu przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom dla infrastruktury lotniczej (działanie ciągłe).

W ramach tworzenia podstaw formalno-prawnych dla wykorzystania systemów antydronowych **PAŻP** musi posiadać informacje o planowanej instalacji systemów cywilnych i wojskowych w środowisku systemów CNS w celu oceny ewentualnej interferencji na obecną infrastrukturę. Obecna nowelizacja Ustawy Prawo Lotnicze określa podmioty wskazane do zniszczenia lub unieruchomienia BSP oraz okoliczności takich działań.

Równolegle prowadzone były dalsze prace nad kolejnymi zmianami ustawy, w szczególności w obszarze wdrażania rozwiązań związanych z systemem U-space, umożliwiającym bezpieczną integrację operacji BSP w przestrzeni powietrznej.

ULC aktywnie uczestniczył również w pracach Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) dotyczących dalszego rozwoju przepisów regulujących wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych.

W planie prac legislacyjnych **ULC** na 2026 r. przewidziano przekazanie do Ministerstwa Infrastruktury projektu zmian ustawy w zakresie U-space oraz dodatkowych rozwiązań wspierających rozwój branży BSP, w tym operacji wykonywanych w interesie publicznym.

Ponadto w 2025 r. w **ULC** kontynuowano działania mające na celu stworzenie i rozwój podstaw formalno-prawnych umożliwiających wykorzystanie rozwiązań antydronowych w przeciwdziałaniu potencjalnym zagrożeniom dla infrastruktury lotniczej, w szczególności w kontekście ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych.

Przedstawiciele ULC uczestniczyli w pracach grupy roboczej Komisji Europejskiej Integrated Risk Assessment Group, zajmującej się oceną ryzyka wystąpienia aktów bezprawnej ingerencji z wykorzystaniem dronów oraz analizą możliwych działań legislacyjnych ograniczających tego rodzaju zagrożenia. Szczegółowe wyniki prac grupy mają charakter niejawnny i objęte są klauzulą EU CONFIDENTIAL.

W 2025 r. w ramach zmian do ustawy – Prawo lotnicze wdrożono odpowiednie narzędzia prawne umożliwiające stosowanie rozwiązań antydronowych oraz wzmacniające system przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w obszarze lotnictwa cywilnego.

PPL w okresie sprawozdawczym brały udział w realizowanych przez **PAŻP** testach systemów wykrywających BSP.

Zgodnie z przekazanymi informacjami **Lotnisko Katowice-Pyrzowice** posiada procedurę w Instrukcji Operacyjnej Lotniska w zakresie uzyskiwania zgody na wykonanie lotu BSP jak i procedurę działania w sytuacji wystąpienia nieuprawnionej ingerencji z użyciem BSP.

Port Lotniczy Lublin S.A. stale prowadzi przegląd możliwości tego rodzaju systemów i przeszkód formalno-prawnych, a w sytuacji, gdy takie przeszkody zostaną zidentyfikowane, podejmie stosowne kroki, zgłaszając swoje uwagi i wnioski.

W **Porcie Lotniczym Łódź** obowiązują w ramach procedur operacyjnych zasady postępowania w przypadku nieautoryzowanego operowania BSP, ponadto w ramach Zespołu Ochrony Lotnictwa cyklicznie omawiane są zagrożenia, zasady współpracy i przeciwdziałania związane z nieautoryzowanym operowaniem BSP.

Kierunek interwencji VI – Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym.

Jak zapisano w Polityce lotniczej działanie na rzecz utrzymania najwyższego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym jest nadrzędnym i priorytetowym zadaniem państwa. Fundamentem dla tego działania jest zapewnienie sprawnych i kompleksowych regulacji prawnych, ich skuteczna implementacja oraz ustanowienie efektywnego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem.

Nowe technologie oraz dążenie do coraz szerszej automatyzacji i digitalizacji wszystkich dziedzin lotnictwa z jednej strony wiążą się z eliminacją zagrożeń związanych z tzw. czynnikiem ludzkim, czyli świadomością i założeniem, że człowiek może popełniać błędy, natomiast z drugiej strony rodzą ryzyko związane z błędami maszyn i systemów. Cyfryzacja usług lotniczych wiąże się również z zagadnieniem cyberbezpieczeństwa systemów teleinformatycznych i zagrożeniami cyberprzestępczości.

W ramach szóstego Kierunku interwencji zaproponowano 5 działań, których realizacja ma przyczynić się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym.

Działanie: Zapewnienie efektywnego i możliwie najpełniejszego wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem lotów i zarządzania ryzykiem, obejmującego wyznaczone cele i priorytety, mającego na celu zmianę podejścia do kwestii bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym z reaktywnego na proaktywny.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Zarządzający portami lotniczymi

Podmioty lotnicze

W 2025 r. we współpracy **Ministerstwa Infrastruktury** z **ULC** został podpisany i opublikowany zaktualizowany Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Wcześniej ULC przeprowadził konsultacje projektu tego dokumentu.

Krajowy Plan Bezpieczeństwa jest aktualizowany cyklicznie. Ostatnia opublikowana aktualizacja została wydana w marcu 2025 r. i uwzględnia zagrożenia w obszarze bezpieczeństwa lotniczego, ocenę ryzyka oraz działania podejmowane w celu minimalizacji ryzyka ich wystąpienia.

Ponadto ULC realizuje proces wdrażania oraz bieżącego nadzoru nad systemami zarządzania bezpieczeństwem w podmiotach lotniczych poprzez systematyczne kontrole i działania monitorujące, monitorowanie wskaźników poziomu bezpieczeństwa (SPIs), coroczną ocenę wdrożenia Systemu zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) przy wykorzystaniu „Narzędzia oceny systemu zarządzania EASA”.

W celu zwiększenia świadomości podmiotów lotniczych w zakresie zarządzania bezpieczeństwem i ryzykiem ULC prowadzi również działania promocyjne i edukacyjne, w tym: organizację corocznych konferencji poświęconych bezpieczeństwu lotniczemu, spotkania grupy roboczej SMS, kwartalne publikowanie biuletynów bezpieczeństwa.

PLL LOT wdrożyły i utrzymują System SMS w pełnej zgodności z krajowymi oraz międzynarodowymi wymaganiami (m.in. ICAO, EASA). W ramach SMS prowadzona jest regularna identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka, a także doskonalenie standardów operacyjnych, uwzględniając zarówno aspekty techniczne, jak i organizacyjne. SMS jest stale monitorowany, a wyniki analiz są wykorzystywane w procesach decyzyjnych, co pozwala na coraz bardziej proaktywną postawę wobec potencjalnych zdarzeń.

Edukacja oraz świadomość pracowników PLL LOT w obszarze cyberbezpieczeństwa w dobie zagrożeń wynikających z konfliktu zbrojnego za wschodnią granicą stanowi istotne wyzwanie. Działania hybrydowe tj. dezinformacja, phishing, skoncentrowane ataki na infrastrukturę Spółki mogą powodować chaos oraz w skrajnych przypadkach wstrzymanie wykonywania operacji lotniczych. Dlatego też sukcesywnie redukowany jest dług technologiczny, wdrażane są nowe rozwiązania i zabezpieczenia, prowadzone są akcje informacyjne, szkolenia i testy phishingowe. Coraz częściej wykorzystywane będą mechanizmy AI.

W 2025 roku **LS Airport Services S.A.** utrzymywał i rozwijał System SMS zgodny z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz zaleceniami Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA). Szczególny nacisk położono na dalsze doskonalenie wskaźników efektywności bezpieczeństwa (SPI) opracowanych w 2024 roku, umożliwiających bardziej precyzyjne monitorowanie trendów zdarzeń i ocenę poziomu ryzyka operacyjnego. Jednocześnie podejmowano działania na rzecz poprawy jakości raportowania poprzez intensyfikację współpracy z portami lotniczymi oraz przewoźnikami.

W okresie sprawozdawczym **PPL** wdrożyły na **Lotnisku Zielona Góra-Babimost** proaktywny system zarządzania bezpieczeństwem.

Na **Lotnisku Warszawa-Radom** przedmiotowe działanie jest działaniem ciągłym. Wdrożony został System SMS, który podlega ciągłym przeglądom oraz doskonaleniu. Dodatkowo w wyniku zmian w przepisach europejskich, w październiku 2025 r. na lotnisku wdrożono System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji (ISMS).

PPL ciągle doskonalili wdrożony na **Lotnisku Chopina** System SMS, spełniający wymagania określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014, w szczególności w zakresie identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem. W ramach funkcjonowania SMS prowadzone są systematyczne analizy informacji pochodzących z systemów zgłaszania obowiązkowego oraz dobrowolnego. Analizy te obejmują w szczególności ustalanie przyczyn źródłowych zdarzeń, ocenę poziomu ryzyka (z uwzględnieniem prawdopodobieństwa wystąpienia oraz potencjalnych skutków), a także wdrażanie odpowiednich działań zapobiegawczych i korygujących, mających na celu eliminację zagrożeń lub ograniczenie ryzyka do poziomu akceptowalnego. Cele bezpieczeństwa oraz

przypisane im wskaźniki (Safety Performance Targets) zostały określone i udokumentowane w Podręczniku Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Parametry te są spójne z Krajowym Programem Bezpieczeństwa oraz podlegają okresowemu monitorowaniu i przeglądowi w ramach procesów zapewnienia bezpieczeństwa (safety assurance). Proaktywne podejście do zarządzania bezpieczeństwem realizowane jest w szczególności poprzez:

- a) systematyczną identyfikację zagrożeń na podstawie zgłoszeń otrzymywanych w ramach systemu zgłaszania dobrowolnego, zgodnie z zasadami kultury sprawiedliwego traktowania (Just Culture);
- b) monitorowanie oraz analizę trendów wskaźników bezpieczeństwa określonych w Krajowym Programie Bezpieczeństwa w odniesieniu do poziomów alarmowych wyliczonych w oparciu o dane z lat poprzednich;
- c) wymianę informacji oraz doświadczeń w zakresie funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem z innymi organizacjami lotniczymi;
- d) analizy bezpieczeństwa opracowywane dla planowanych zmian technicznych i eksploatacyjnych cech lotniska.

W **Porcie Lotniczym Gdańsk** wdrożono System SIEM (Security Information and Event Management) - oprogramowanie zwiększające cyberbezpieczeństwo poprzez zbieranie, korelację i analizę logów w czasie rzeczywistym z różnych źródeł (serwery, firewalle, aplikacje) oraz nowe systemy do analizy bezpieczeństwa sieciowego.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice stale uczestniczy w organizowanych spotkaniach organizowanych ULC w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Port Lotniczy Lublin S.A. wdrożył system SMS, którego zadaniem jest identyfikacja zagrożeń. System ten cechuje się proaktywnym podejściem do bezpieczeństwa. Spółka wprowadziła także system zarządzania jakością, który ma na celu usystematyzowanie procedur.

W **Porcie Lotniczym Łódź** wdrożony jest proaktywny System SMS, obejmujący całą organizację i angażujący wszystkich pracowników oraz współpracowników lotniska w działania na rzecz bezpieczeństwa operacyjnego. System funkcjonuje w sposób ciągły i wspiera identyfikację zagrożeń oraz zarządzanie ryzykiem poprzez dobrowolny i obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń, bieżącą współpracę z Safety Managerem oraz udział personelu w analizach zdarzeń i wdrażaniu działań zapobiegawczych.

Personel Portu Lotniczego Łódź jest szkolony w zakresie SMS na odpowiednich poziomach organizacji, zgodnie z zakresem wykonywanych obowiązków. Kultura bezpieczeństwa oraz zasady SMS są dodatkowo promowane poprzez działania informacyjne, w tym m.in. biuletyny bezpieczeństwa, komunikaty wewnętrzne oraz obowiązującą Politykę Bezpieczeństwa.

Zaangażowanie personelu oraz skuteczność funkcjonowania SMS są weryfikowane i wzmacniane poprzez udział w spotkaniach Komitetu Zarządzania Bezpieczeństwem (KZB), posiedzeniach Zespołu Badania Incydentów oraz innych spotkaniach roboczych i koordynacyjnych realizowanych w ramach SMS, w tym w zakresie podejmowania i monitorowania działań naprawczych i zapobiegawczych.

W roku 2025 wdrożono w Porcie Lotniczym Łódź procedury związane z poszerzeniem współpracy służb i organizacji korzystających z pola manewrowego poprzez rozpoczęcie prac Lokalnej Grupy ds. Bezpieczeństwa Dróg Startowych.

W **Porcie Lotniczym Rzeszów** System SMS został w pełni wdrożony. Świadomość załogi dotycząca funkcjonowania SMS jest rozwinięta w bardzo dużym stopniu. System stanowi podstawę systemu zarządzania lotniskiem zgodnie z obowiązującym przepisami w tym zakresie. Aktualnie podejmowane są działania mające na celu utworzenie SeMS (Security Management System). System ściśle związany z analizą incydentów oraz oceną ryzyka dla obszaru ochrony. Wdrożenie PART IS oraz przekrojowej analizy ryzyka.

W **Porcie Lotniczym Olsztyn – Mazury** funkcjonuje proaktywny model zarządzania ryzykiem oparty na otwartości i zaufaniu. Wprowadzono tzw. zasady „Just Culture”, dzięki którym pracownik zgłaszający nieprawidłowość (błędy) nie ponosi z tego tytułu konsekwencji dyscyplinarnych (pod warunkiem, że zgłoszenie nie wynika z rażącego niedbalstwa pracownika).

Wdrożony system umożliwia raportowanie obowiązkowe, dobrowolne oraz anonimowe (poprzez dedykowane skrzynki SMS, e-mail czy zgłoszenie osobiste). Do zgłoszonych zagrożeń stosuje się podejście reaktywne, proaktywne oraz prognozowanie (przewidywanie zagrożeń). Każde zidentyfikowane zagrożenie oceniane jest pod kątem prawdopodobieństwa i dotkliwości, przypisuje się mu indeks, który determinuje poziom akceptacji (od poziomu Dyrektorów po Prezesa Zarządu).

Każda istotna zmiana organizacyjna lub operacyjna przechodzi formalny proces oceny bezpieczeństwa przed jej wdrożeniem, aby uniknąć wprowadzenia nowych, nieprzewidzianych ryzyk. Prowadzony jest również rozbudowany program szkoleniowy obejmujący cały personel lotniska, służby żeglugi powietrznej oraz podmioty zewnętrzne. Program dzieli się na szkolenia podstawowe, rozszerzone (dla kadry kierowniczej), okresowe i odświeżające.

Ponadto, wydawane są Wewnętrzne Biuletyny Bezpieczeństwa oraz upowszechnia się wnioski z analiz, aby doświadczenia z badania zdarzeń stały się nauką dla całej organizacji. Skuteczność działań mierzona jest za pomocą ilościowych wskaźników poziomu bezpieczeństwa (SPI) oraz regularnych audytów i przeglądów bezpieczeństwa.

W ramach podejścia proaktywnego, od 2017 roku **Port Lotniczy Kraków-Balice** systemowo zarządza ryzykiem z wykorzystaniem profesjonalnego narzędzia informatycznego. W Porcie Lotniczym Kraków-Balice zidentyfikowane zostało około 130 ryzyk, spośród których część dotyczy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym i są one poddawane kwartalnej ocenie. Wpływ zagrożenia rozpatrywany jest w 6 kategoriach, są to aspekty: finansowe, wizerunkowe, prawne, przerwania ciągłości lub obniżenia poziomu działania, zagrożenia bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zagrożenia poziomu ochrony lotnictwa cywilnego.

W roku 2025 rozpoczęto proces gruntownej aktualizacji systemu zarządzania ryzykiem oraz rekonfiguracji narzędzia informatycznego służącego do jego obsługi. Przewidziano stworzenie dodatkowych modułów dedykowanych ryzykom projektowym, które umożliwią lepsze dostosowanie systemu do aktualnych potrzeb organizacji, zwiększą jego funkcjonalność oraz przyczynią się do poprawy zaangażowania pracowników w proces identyfikacji i mitygacji ryzyka. Szczególne miejsce poświęcono analizie ryzyka w zakresie cyberbezpieczeństwa oraz problematyki ESG. W ramach aktualizacji przeprowadzono cykl szkoleń oraz warsztatów dla wszystkich właścicieli i opiekunów ryzyk. Zakończenie działań w tym zakresie przewidziano na początek roku 2026. Jednocześnie w celu minimalizacji ryzyka branżowego, czy też wynikającego z burzliwych zmian zachodzących w otoczeniu rynkowym, Port Lotniczy Kraków-Balice korzysta z szerokiego programu ubezpieczeń, zarówno obowiązkowych wynikających z prowadzonej działalności, jak i dobrowolnych, np. ubezpieczenie Cyber Risk czy ubezpieczenie należności od kontrahentów.

Dodatkowo w Porcie Lotniczym Kraków-Balice zaktualizowano dokument pod nazwą „Polityka kultury ochrony i przeciwdziałania zagrożeniom wewnętrznym”, jednocześnie rozpoczynając proces promowania bezpiecznych zachowań i przyjaznej komunikacji sprzyjających zgłaszaniu zagrożeń oraz konstruktywnych uwag w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

W **Grupie SprintAir**, został wdrożony kompleksowy System SMS, zgodnie z aktualnymi przepisami europejskimi oraz krajowymi. System funkcjonuje w sposób ciągły i podlega doskonaleniu w całej organizacji. System SMS, jest na bieżąco audytowany przez ULC oraz zewnętrznego audytora.

WELCOME Airport Services wdrożyło i systematycznie rozwija System SMS, System Zarządzania Ochroną (SeMS) oraz System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji (SZBI). W ramach tych systemów Spółka posiada system raportowania (obowiązkowy i dobrowolny), bada zdarzenia, incydenty, wypadki i prawie wypadki, monitoruje przyjęte cele w obszarze bezpieczeństwa i prowadzi analizy ryzyka oraz aktywnie współpracuje z Zarządzającymi Portami, Przewoźnikami Lotniczymi oraz ULC. W ramach własnych struktur

bezpieczeństwa Spółka promuje standardy bezpiecznej i zachęca do inicjatyw w obszarze podnoszenia bezpieczeństwa obsługi naziemnej. Przedstawiciele Spółki biorą także czynny udział w grupach roboczych i wydarzeniach organizowanych przez nadzór lotniczy oraz aktywnie współpracują ze szkołami i uczelniami wyższymi w obszarze bezpieczeństwa.

Działanie: Opracowanie systemu zachęt i kar, dzięki któremu zwiększy się częstość raportowania zdarzeń również w małym lotnictwie, sprzyjającego jednocześnie ograniczeniu możliwości wykonywania lotów przy użyciu przestarzałego sprzętu lotniczego i zwiększeniu liczby statków powietrznych GA znajdujących się w polskich rejestrach i podlegających nadzorowi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Zadanie, w okresie sprawozdawczym, zostało zrealizowane jedynie częściowo i wymaga większej intensyfikacji prac na dalszym etapie wdrażania Polityki lotniczej.

W 2025 r. **ULC** kontynuował działania ukierunkowane na zwiększenie liczby zgłoszeń zdarzeń lotniczych, w tym w obszarze lotnictwa ogólnego (GA). Działania te miały na celu wzmacnianie kultury bezpieczeństwa oraz podnoszenie świadomości użytkowników statków powietrznych w zakresie znaczenia raportowania zdarzeń jako narzędzia identyfikacji zagrożeń i zapobiegania wypadkom.

ULC systematycznie organizuje konferencje, warsztaty oraz spotkania grupy roboczej SMS, obejmujące również zagadnienia związane z funkcjonowaniem systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych. Działania te służą promowaniu zasadności raportowania zdarzeń jako elementu podejścia proaktywnego do bezpieczeństwa lotniczego.

W ramach zachęcania do zgłaszania zdarzeń lotniczych ULC opracował w 2017 r. oraz nieustannie promuje Deklarację w sprawie kultury bezpieczeństwa, w tym zasad Kultury Sprawiedliwego Traktowania (Just Culture). Deklaracja ta wspiera ochronę osób zgłaszających zdarzenia oraz budowanie zaufania do systemu raportowania. Ponadto w 2021 r. ULC podpisał trójstronne porozumienie z Prokuratorem Krajowym oraz Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) w zakresie współpracy przy badaniu zdarzeń lotniczych.

W 2024 r. nawiązano również współpracę z Urzędem Transportu Kolejowego poprzez powołanie wspólnego zespołu opiniodawczo-doradczego ds. Just Culture.

W celu wsparcia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) ULC korzysta z europejskiego systemu ECCAIRS, który umożliwia zgłaszanie, analizę i udostępnianie zdarzeń lotniczych wszystkim zainteresowanym stronom, w tym organom nadzoru i zgłaszającym. Podejmowane działania przyczyniają się do systematycznego wzrostu liczby raportowanych zdarzeń lotniczych. Przykładowo liczba zgłoszeń wzrosła z 12 939 w 2024 r. do 15 204 w 2025 r., co wskazuje na rosnącą skuteczność działań promujących kulturę zgłaszania zdarzeń.

Działanie: Podejmowanie działań na rzecz ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, w tym zapewnienie sprawnych i kompleksowych regulacji prawnych, ich skutecznej implementacji oraz zapewnienie

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

W celu zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym **ULC** wraz z resortem obsługującym **ministra właściwego ds. transportu** podejmował działania w zakresie zmian regulacji prawnych, skutecznej implementacji przepisów oraz zapewnienia efektywnego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Działania te wymagają kontynuacji.

W ramach zapewnienia kompleksowych regulacji prawnych w obszarze bezpieczeństwa lotniczego prowadzone były m.in. prace dotyczące zmiany brzmienia art. 93 ustawy – Prawo lotnicze w zakresie lądowisk oraz innych miejsc startów i lądowań, a także nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, w tym dostosowania zakresu zakazu lotów nad miastami.

Od 2025 r. zwiększono liczbę inspekcji typu RAMP prowadzonych na płytach lotnisk w odniesieniu do lotnictwa ogólnego (General Aviation), w tym również operacji nieobjętych przepisami EASA. Działania na rzecz ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa obejmowały również wdrażanie i rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Zintegrowany zestaw regulacji oraz działań w tym zakresie został określony w Krajowym Programie Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

PLL LOT poinformowały w ramach sprawozdania, że w pełni przestrzegają obowiązujących regulacji krajowych i międzynarodowych oraz aktywnie współpracuje z organami nadzoru (m.in. Urząd Lotnictwa Cywilnego, EASA). Wszelkie działania odbywają się w oparciu o jasno zdefiniowane procedury i standardy operacyjne, a wewnętrzne działy bezpieczeństwa oraz jakości regularnie monitorują zgodność z przepisami. PLL LOT są aktywnie zaangażowane w konsultacje branżowe, przekazując uwagi i sugestie dotyczące projektowanych zmian przepisów.

PPL aktywnie uczestniczyły w procesach legislacyjnych związanych z działalnością lotnisk użytku publicznego, w tym nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2022 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk.

PPL rozpoczęły na **Lotnisku Chopina** proces instalacji i wdrożenia do użytkowania urządzeń służących do prześwietlania bagażu kabinowego (EDSCB) normy C3, w centralnych strefach kontroli bezpieczeństwa pasażerów w Terminalu. Ponadto **PPL** prowadzą projekty w obszarze podniesienia poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym na Lotnisku Chopina, dotyczące modernizacji systemu kontroli dostępu oraz systemu telewizyjnego nadzoru.

W **Porcie Lotniczym Łódź** działanie polegające na ciągłym podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym realizowane jest poprzez utrzymywanie i doskonalenie Systemu SMS, zapewniającego skuteczną implementację wymagań prawnych oraz stały nadzór nad bezpieczeństwem operacyjnym. Lotnisko na bieżąco monitoruje zmiany przepisów EASA i ULC, aktualizuje dokumentację operacyjną (w tym INOP), wdraża wymagane rozwiązania w procesach operacyjnych oraz weryfikuje ich skuteczność poprzez audyty wewnętrzne, inspekcje bezpieczeństwa i analizę zdarzeń. Funkcjonujący system zgłaszania zdarzeń oraz prace Komitetu Zarządzania Bezpieczeństwem i Zespołu Badania Incydentów umożliwiają ocenę ryzyka, podejmowanie działań korygujących i zapobiegawczych oraz monitorowanie ich realizacji. Dodatkowo bezpieczeństwo wspierane jest poprzez szkolenia SMS oraz działania informacyjne, co wzmacnia kulturę bezpieczeństwa w całej organizacji.

W **Porcie Lotniczym Rzeszów** w okresie sprawozdawczym realizowana była modernizacja Punktu Kontroli Bezpieczeństwa (PKB) poprzez zakup bramek dostępu do strefy PKB, kompletnego rozwiązania EDSCB (skanery rentgenowskie do wykrywania materiałów wybuchowych dla bagażu kabinowego) w standardzie C3 oraz dostosowania monitoringu wizyjnego obejmującego PKB.

Działanie: **Zapewnienie warunków formalno-prawnych do wdrażania środków ochrony z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii umożliwiających efektywną kontrolę bezpieczeństwa.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. gospodarki

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Zarządzający portami lotniczymi

W 2025 r. **ULC** kontynuował działania mające na celu zapewnienie warunków formalno-prawnych dla wdrażania nowoczesnych technologii wykorzystywanych w kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Działania te obejmowały zarówno udział w procesie stanowienia prawa na poziomie Unii Europejskiej, jak i prace nad aktami prawnymi krajowymi.

Przedstawiciele **ULC** aktywnie uczestniczyli w posiedzeniach Komitetu AVSEC Komisji Europejskiej, w ramach którego opracowywane są nowe przepisy oraz nowelizacje regulacji dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. W związku z dynamicznym rozwojem technologicznym wiele zmian legislacyjnych dotyczyło wprowadzania do użytku coraz bardziej zaawansowanych rozwiązań w zakresie sprzętu wykorzystywanego do kontroli bezpieczeństwa osób oraz przedmiotów wnoszonych do stref zastrzeżonych lotnisk i na pokłady statków powietrznych.

W okresie sprawozdawczym **ULC** we współpracy z **Ministerstwem Infrastruktury** brał udział w opracowywaniu oraz aktualizacji krajowych aktów prawnych, w szczególności ustawy – Prawo lotnicze oraz przepisów wykonawczych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego.

PPL S.A. zastosował na **Lotnisku Zielona Góra-Babimost** wymagane prawem rozwiązania dotyczące kontroli bezpieczeństwa podróźnych i bagażu.. Realizowane są na bieżąco szkolenia z obszaru ochrony lotnictwa cywilnego. Duży nacisk położono także na bezpieczeństwo sieci informatycznych i zasobów PPL S.A.

PPL poinformował, że **Lotnisko Warszawa - Radom**, jako względnie młody obiekt, posiada nowe urządzenia kontroli bezpieczeństwa, spełniające obecne normy i standardy w przedmiotowym zakresie.

Jak wynika z informacji Zarządzającego **Portem Lotniczy Gdańsk w Porcie Lotniczym** przyjęto wewnętrzne regulacje umożliwiające stosowanie najnowszych technologii oraz ogłoszono przetargu na najnowszą generację skanerów EDSCB C3.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice w ramach planu inwestycyjnego zaplanowało wymianę urządzeń wykorzystywanych do kontroli bezpieczeństwa i kontroli dokumentów, w tym przegłdarki typu CT3, skanery ciała i bramki kontroli dokumentów ABC.

W okresie sprawozdawczym **Port Lotniczy Kraków-Balice** podniósł poziom kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego poprzez implementację urządzeń CT standardu C3 oraz zaplanowano wdrożenie urządzeń SSc.

Port Lotniczy Lublin S.A. w 2025 roku oddał do użytku Służby Ochrony Lotniska nowoczesne urządzenia do prześwietlania bagażu, które przyspieszają kontrolę bezpieczeństwa. Spółka poinformowała, że stale wprowadza najnowsze rozwiązania technologiczne zgodne z wytycznymi UE.

Zarządzający **Portem Lotniczym Łódź** poinformował, że w chwili obecnej spełnia wszelkie wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego do kontroli bezpieczeństwa. Planowane są inwestycje w zakresie modernizacji systemu BHS oraz zakupu sprzętu do kontroli bezpieczeństwa.

Jak wynika z informacji przekazanej przez Zarządzającego w **Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów** dokonano analizy możliwości budowy P_5G w EPSC.

Spółka jako Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn – Mazury** poinformowała, że dostosowuje port do krajowych przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, regulacji Unii Europejskiej oraz standardów międzynarodowych w zakresie stosowania i wykorzystania najnowocześniejszych technologii umożliwiających efektywną kontrolę bezpieczeństwa. Ponadto, Spółka wykorzystuje wyłącznie certyfikowane urządzenia do kontroli bezpieczeństwa, spełniające wymagania bezpieczeństwa, jakości i interoperacyjności, zgodnie z obowiązującymi przepisami i wytycznymi właściwych organów.

Działanie: Dążenie do utworzenia CSIRT (Computer Security Incidents Response Team) dedykowanego dla podsektora lotniczego, zapewniającego wsparcie w obsłudze incydentów teleinformatycznych.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. informatyzacji

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Podmioty lotnicze

Problematyka funkcjonowania sektorowych CSIRT/CERT regulowana jest przepisami Dyrektywy NIS2, która jest obecnie transponowana do polskiego porządku prawnego poprzez nowelizację ustawy o Krajowym Systemie Cyberbezpieczeństwa. W okresie sprawozdawczym w **Ministerstwie Infrastruktury** trwały prace nad procesem wdrażania przepisów Dyrektywy NIS2. Z uwagi na zmianę priorytetów w obszarze cyberbezpieczeństwa kraju oraz zgodnie z założeniami nowelizacji ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa, ośrodki typu CSIRT powstaną w ramach sektorów obejmujących działalność właściwych ministerstw.

Jak poinformowały **PLL LOT** względu główny nacisk będzie położony na zwiększenie współpracy w ramach inicjatyw typu ISAC. Obowiązujące już porozumienie zrzesza i ułatwia współpracę w identyfikowaniu i obsłudze incydentów dla członków-założycieli PLL LOT-PAŻP-PPL oraz innych stowarzyszonych podmiotów sektora lotniczego.

Jak wynika z informacji **Grupy SprintAir**, Grupa jest w trakcie wdrażania wymogów wynikających z rozporządzenia EASA PART-IS, i zgodnie z wytycznymi nadzoru, do lutego 2026, zaimplementuje system w całej organizacji, w tym raportowanie zdarzeń i incydentów teleinformatycznych.

W ramach realizacji strategii rozwoju, **Port Lotniczy Kraków-Balice** zoptymalizował strukturę organizacyjną, powołując Dział Cyberbezpieczeństwa oraz zwiększając zasoby kadrowe Działu Utrzymania Sieci, Systemów Informatycznych i Telekomunikacyjnych. Nowa jednostka przejęła pełną odpowiedzialność za ochronę infrastruktury oraz utrzymanie Systemu Bezpieczeństwa Informacji zgodnego z wymaganiami PART-IS, co usprawniło zarządzanie ryzykiem i incydentami. Jednoczesne wzmocnienie Działu Utrzymania Sieci, Systemów Informatycznych i Telekomunikacyjnych zapewniło ciągłość pracy kluczowych systemów operacyjnych i wyższy standard wsparcia technologicznego.

Kierunek interwencji VII – Ochrona środowiska w transporcie lotniczym

Minimalizacja wpływu transportu lotniczego na środowisko stanowi jeden z priorytetów Polityki lotniczej. W ramach siódmego Kierunku interwencji zaproponowano 11 działań, których realizacja ma przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania lotnictwa na środowisko naturalne.

Działanie: Tworzenie w portach lotniczych warunków do efektywnego wykorzystania alternatywnych paliw lotniczych, w tym tworzenie odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej korzystanie z paliw alternatywnych.

Podmioty:

Minister właściwy ds. klimatu

Minister właściwy ds. energii

Zarządzający portami lotniczymi

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (**ReFuelEU Aviation**) określa jednolite ramy prawne służące sukcesywnemu zwiększaniu udziału zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w całkowitym wolumenie paliw wykorzystywanych w transporcie lotniczym. Dostawcy paliwa lotniczego zostali zobligowani do zaopatrywania w SAF unijne porty lotnicze (obsługujące powyżej 800 tys. pasażerów lub 100 tys. ton towarów rocznie), na których ciąży obowiązek podjęcia wszystkich możliwych działań by wspomniane paliwa udostępnić operatorom statków powietrznych (komercyjnie realizujących min. 500 lotów pasażerskich lub 52 loty cargo). Ci ostatni zobowiązani są do każdorazowego tankowania dostępnej mieszanki w niniejszych portach lotniczych. Zgodnie z art. 7 ust 2 rozporządzenia ReFuelEU Aviation, zarządzający unijnymi portami lotniczymi wraz z dostawcami paliw oraz podmiotami obsługującymi paliwa są zobowiązani do wspólnego podejmowania wysiłków na rzecz ułatwienia dostępu do wodoru i energii elektrycznej w celach napędowych (odpowiednia infrastruktura, procedury, magazynowanie).

W okresie sprawozdawczym **Ministerstwo Infrastruktury**, wraz z **ULC** oraz przy współpracy z **Ministerstwem Klimatu Środowiska i Urzędem Regulacji Energetyki**, pracowało nad projektem ustawy o zmianie ustawy oraz niektórych innych ustaw w zakresie implementacji ww. rozporządzenia. Projektowane przepisy krajowe zakładają określenie podmiotów odpowiedzialnych za dostarczanie wymaganej rozporządzeniem 2023/2405 ilości SAF na największe porty lotnicze oraz wyznaczają organy właściwe (Prezesa ULC i URE) mające kontrolować wykonywanie tych obowiązków. Przepisy te zapewnią wykorzystywanie SAF w paliwie lotniczym tankowanym w największych polskich portach lotniczych oraz uregulują kwestie wyłączeń i obowiązków sprawozdawczych.

W 2025 r. realizowane były obowiązki wynikające z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation), mającego na celu zapewnienie równych warunków funkcjonowania rynku oraz stopniowe zwiększanie udziału zrównoważonych paliw lotniczych (SAF). Przedstawiciele **Ministerstwa Infrastruktury** oraz **ULC** aktywnie uczestniczyli w działaniach podejmowanych na forum międzynarodowym, w szczególności w ramach grupy eksperckiej przy Komisji Europejskiej ds. zrównoważonego lotnictwa oraz sieci współpracy państw członkowskich ReFuelEU Aviation MS Network.

ULC pozostawał w stałym dialogu zarówno z operatorami statków powietrznych, jak i przedstawicielami portów lotniczych, wspierając proces przygotowania do wdrażania paliw alternatywnych oraz związanej z nimi infrastruktury.

Jak wynika z informacji przekazanych przez **Ministerstwo Energii** zdecydowana większość portów lotniczych w Polsce nie dysponuje własnymi instalacjami do magazynowania paliwa lotniczego, a funkcjonujący obecnie łańcuch dostaw opiera się na bieżącym transporcie paliwa z rafinerii lub terminali paliwowych bezpośrednio do

portów. Model ten, choć dotychczas wystarczający dla tradycyjnego paliwa Jet A-1, nie zapewnia stabilnych warunków logistycznych dla paliw zawierających komponent SAF, które wymagają bardziej precyzyjnego planowania dostaw, kontroli jakości oraz – w wielu przypadkach – odrębnych procedur mieszania i certyfikacji.

Jak wynika z informacji przekazanych przez podmioty rynku lotniczego:

- **Lotnisko Katowice-Pyrzowice** jest w trakcie realizacji inwestycji "Budowy multimodalnego węzła do przeładunku towarów i paliw w oparciu o bocznice kolejową", w ramach którego powstanie infrastruktura do przechowywania paliwa lotniczego, w tym zrównoważonego paliwa lotniczego;
- **Port Lotniczy Kraków-Balice** dysponuje infrastrukturą techniczną i jest obsługiwany przez operatorów paliwowych gwarantujących dostawę paliw alternatywnych, w tym SAF na potrzeby operatorów statków powietrznych. W lipcu 2025 r. zrealizowano pierwsze tankowania statku powietrznego paliwem alternatywnym przez Orlen Aviation sp. z o.o. Tego typu operacje paliwowe są realizowane zgodnie z potrzebami odbiorców;
- **Port Lotniczy Łódź** podejmuje działania ukierunkowane na tworzenie warunków do efektywnego wykorzystania alternatywnych paliw lotniczych, w szczególności z uwzględnieniem paliw zrównoważonych (SAF), poprzez analizę potrzeb operacyjnych oraz procedur do możliwości ich wdrożenia. Lotnisko współpracuje z dostawcami paliwa w celu zapewnienia zgodności technicznej i organizacyjnej procesu tankowania paliw alternatywnych. Działania obejmują również ocenę możliwości rozwoju infrastruktury umożliwiającej magazynowanie i dystrybucję paliw alternatywnych, a także przygotowanie organizacyjne do obsługi takich paliw zgodnie z obowiązującymi wymaganiami regulacyjnymi i standardami branżowymi;
- **Port Lotniczy Rzeszów:** Zostały wybudowane zbiorniki na paliwo lotnicze z uwzględnieniem zmiany przepisów odnośnie paliw alternatywnych;
- **Port Lotniczy Szczecin-Goleniów:** W 2025 r. 94% operacji rozkładowych na GH wykorzystywała sprzęt elektryczny. Uzyskano decyzję środowiskową oraz wykonano PFU do budowy farmy PV w terenie granic lotniska EPSC do pozyskiwania zielonej energii w tym pozyskiwania zielonego paliwa wodorowego.

Działanie: Rozwijanie i usprawnianie, pod kątem

technologii ekologicznych, w portach lotniczych

infrastruktury do ładowania statków powietrznych

podczas postoju energią elektryczną.

Podmioty:

Minister właściwy ds. energii

Zarządzający portami lotniczymi

Kwestie infrastruktury do zasilania statków powietrznych podczas postoju energią elektryczną regulowane są Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE. Zgodnie z rozporządzeniem, od 1 stycznia 2025 r. obowiązek ten dotyczy wszystkich stanowisk kontaktowych, a od 1 stycznia 2030 r. wszystkich stanowisk oddalonych w portach lotniczych należących do sieci TEN-T. Od 1 stycznia 2030 r. energia dostarczana musi pochodzić z sieci elektroenergetycznej bądź być wytwarzana na miejscu bez udziału paliw kopalnych. Zapewnienie punktów zasilania statków powietrznych energią elektryczną podczas postoju stanowi także jeden z wymogów uczestnictwa portu lotniczego w sieci TEN-T. Zgodnie z projektowanymi Krajowymi ramami polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury kwestia zapewnienia dostępu do przedmiotowej infrastruktury powinna być ujęta w sposób indywidulany w planach poszczególnych portów lotniczych.

PPL zaplanowały na **Lotnisku Chopina** na wszystkich istniejących stanowiskach postojowych statków powietrznych modernizację systemu 400 Hz (system zasilania statków powietrznych w energię elektryczną) poprzez wymianę istniejącego systemu generatorowego na system w nowej technologii składający się z autonomicznych jednostek zasilających GPU (Ground Power Unit) 400 Hz. Nowa technologia gwarantuje wyższą sprawność energetyczną systemu (mniejsze straty energii elektrycznej) zapewnia pełniejsze wykorzystanie, a co za tym idzie oszczędność energii elektrycznej. Równocześnie z zaplanowaną wymianą floty pojazdów lotniskowych oraz pojazdów agentów handlingowych na pojazdy napędzane energią elektryczną,

planuje się wybudowanie w strefie airside odpowiedniej ilości stacji ładowania dla nowych pojazdów. W 2025 r. PPL z sukcesem aplikował o uzyskanie dofinansowania ze środków z UE, planowane podpisanie umowy Grant Agreement w I kwartale 2026 r.

Jak wynika z informacji przekazanych przez PPL uruchomione zostały w 2025 roku na **Lotnisku Warszawa - Radom** przyłącza elektryczne, umożliwiające stosowanie przetwornic zasilających statki powietrzne bezpośrednio z sieci elektroenergetycznej lotniska.

Zarządzający **Portem Lotniczym Bydgoszcz** poinformował, że **wszystkie** najczęściej używane stanowiska postojowe w Porcie Lotniczym Bydgoszcz mają możliwość dostarczania energii bezpośrednio z sieci energetycznej bez potrzeby używania agregatów spalinowych.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice w ramach realizacji planu inwestycyjnego zaplanowano budowę infrastruktury do ładowania statków powietrznych. Uzyskano dofinansowanie ze środków UE na budowę ładowarek dla pojazdów i punktów ładowania samolotów w trakcie postoju energią zasilaną z sieci.

W okresie sprawozdawczym **Port Lotniczy Kraków-Balice** podjął działania mające na celu określenie zakresu rozwoju infrastruktury niezbędnej do zasilania statków powietrznych energią elektryczną podczas postoju i przygotowania do lotu.

Podobna sytuacja jest w **Porcie Lotniczym w Lublinie** - Spółka dysponuje projektem elektryfikacji obsługi statków powietrznych, na realizację którego poszukuje możliwości wsparcia finansowego.

Port Lotniczy Łódź realizuje działania ukierunkowane na rozwijanie i usprawnianie infrastruktury do zasilania statków powietrznych energią elektryczną podczas postoju, z uwzględnieniem rozwiązań opartych o technologie ekologiczne oraz ograniczanie emisji związanych z wykorzystaniem APU. Lotnisko prowadzi bieżący monitoring zmian przepisów oraz wymagań regulacyjnych i branżowych w tym zakresie, w celu właściwego planowania i dostosowania infrastruktury operacyjnej do przyszłych potrzeb użytkowników. Działania obejmują analizę możliwości technicznych oraz organizacyjnych rozwoju systemów zasilania naziemnego, a także uwzględnianie tych zagadnień w planowaniu inwestycyjnym i modernizacyjnym infrastruktury portu.

Port Lotniczy Rzeszów poinformował, że zaprojektuje i wykona do końca 2029 r. zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju na wszystkich stanowiskach oddalonych.

Ministerstwo Energii nie przekazało wkładu do sprawozdania w zakresie realizacji tego działania.

Działanie: **Ograniczenie negatywnego wpływu działalności portów lotniczych na środowisko do poziomu zerowej emisyjności, przez wdrażanie w portach lotniczych nowoczesnych technologii tym. m.in. alternatywne źródła energii elektrycznej.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. energii

Minister właściwy ds. klimatu

Zarządzający portami lotniczymi

Poza działaniami wskazanymi powyżej w ramach działania realizowane były następujące inicjatywy.

PPL realizują przyjętą „Strategię Zrównoważonego Rozwoju PPL S.A. na lata 2025-2035”, stanowiącą kompleksowe opracowanie regulujące podejście Spółki do zrównoważonego rozwoju, w tym w zakresie dążenia do neutralności klimatycznej, zgodnie z wytycznymi europejskim UE. W ramach tej strategii wdrażane są m.in. działania z zakresu transformacji energetycznej i paliwowej, ograniczające negatywny wpływ lotniska na środowisko, jak również planowane jest opracowanie kompleksowego planu dekarbonizacji dla lotnisk zarządzanych przez PPL.

PPL na **Lotniku Chopina** prowadzi projekty inwestycyjno-remontowe oraz modernizacje infrastruktury kładące nacisk na zwiększenie poprawy efektywności energetycznej lotniska m.in. w obszarach monitorowania i nadzoru zużycia mediów i efektywnej pracy urządzeń, stosowania oświetlenia LED w budynkach oraz w Polu Manewrowym Lotniska czy też modernizacji systemów HVAC. W 2025 r. przystąpiono do opracowania dokumentacji projektowej na modernizację istniejącej na dachu terminala pasażerskiego instalacji fotowoltaicznej na 800 kWp. Celem modernizacji jest maksymalizacja wykorzystania wytworzonej przez tę instalację energii elektrycznej dla potrzeb Lotniska Chopina. Realizację prac zaplanowano na lata 2026 - 2027. Jednocześnie PPL S.A. aktywnie uczestniczy w globalnym programie Airport Carbon Accreditation, certyfikującym lotniska w zakresie działań dekarbonizacyjnych – w ramach którego Lotnisko Chopina w Warszawie uzyskało certyfikat na poziomie I.

PPL ustawiły w Strefie airside oraz przed budynkiem „Sonata” ładowarki do ładowania służbowych samochodów elektrycznych PPL. Dodatkowo zostało zainicjowane postępowanie na wybór firmy, która zainstaluje na terenie **Lotniska Chopina i Lotniska Zielona Góra - Babimost** ładowarki na pozostałych parkingach.

W roku 2025 na **Lotniku Warszawa - Radom**, jako na pierwszym lotniku użytku publicznego w Polsce, PPL wdrożyły do użytku operacyjny elektryczny, zdalnie sterowany holownik typu MOTOTOK, służący do wypychania statków powietrznych ze stanowisk postojowych.

Port Lotniczy Gdańsk zawarł umowę na kompleksową realizację inwestycji carportu fotowoltaicznego (forma zadaszenia, która zamiast tradycyjnego dachu posiada zamontowane moduły fotowoltaiczne) wraz z infrastrukturą parkingową. Celem inwestycji fotowoltaicznej jest uzyskanie energii elektrycznej na potrzeby własne Portu Lotniczego. Planowana farma ma wytwarzać rocznie prawie 2700 MWh. Jest to około 12% zapotrzebowania całego lotniska na energię elektryczną.

Na lotnisku **Katowice-Pyrzowice** użytkowane są instalacje fotowoltaiczne zamontowane na dachach budynków kubaturowych. W planach jest również budowa farmy fotowoltaicznej.

W ramach planowanej aktualizacji planu generalnego lotniska, w jednym z pierwszych etapów, opracowana zostanie strategia dekarbonizacji **Portu Lotniczego Kraków-Balice**, z uwzględnieniem wszystkich użytkowników lotniska, a w rezultacie określony zostanie zakres niezbędnych działań w zakresie wdrożenia technologii opartych na wykorzystaniu alternatywnych źródeł energii elektrycznej.

Port Lotniczy Kraków-Balice optymalizuje swoją efektywność energetyczną poprzez korzystanie z wysokoefektywnych pojazdów, sprzętu i urządzeń. W planach wymiany sprzętu i parku maszynowego ujęto nowoczesne, nisko i zeroemisyjne rozwiązania techniczne. W zakresie źródeł światła wykorzystuje się na szeroką skalę technologię LED, pozwalającą ograniczać zużycie energii elektrycznej. Sukcesyjny wzrost udziału ww. rozwiązań nisko i zeroemisyjnych jest istotnym elementem ograniczania negatywnego oddziaływania lotniska na środowisko.

Port Lotniczy Lublin S.A przeprowadził w ubiegłych latach modernizację oświetlenia w technologii LED. Spółka stale prowadzi analizy mające na celu zwiększenie udziału niskoemisyjnych źródeł energii z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań. Spółka w 2025 roku w ramach przygotowań do raportowania ESG zleciła przygotowanie analizy podwójnej istotności zgodnej ze standardami ESRS, która jednocześnie adresuje aspekty związane z ochroną środowiska. Przeprowadzono także szkolenia dla pracowników portu z zakresu zrównoważonego rozwoju. Lotnisko od wielu lat prowadzi pomiar poziomu hałasu oraz monitoring kolonii susła perełkowanego.

Port Lotniczy Łódź realizuje działania ukierunkowane na ograniczenie wpływu środowiskowego i osiągnięcie zero emisyjności poprzez wdrażanie nowoczesnych technologii oraz zwiększanie udziału energii z OZE. W 2024 r. zatwierdzono mapę drogową dojścia do zero emisyjności do 2030 r. w ramach współpracy w sieci NETZERO oraz rozpoczęto przygotowania do budowy farmy fotowoltaicznej (400kWp na użytek własny), a w 2025 r. uruchomiono ogólnodostępną stację szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych, rozpoczęto wymianę floty na pojazdy elektryczne oraz podpisano umowy umożliwiające realizację inwestycji PV. Jednocześnie

lotnisko zapewnia dostawy energii elektrycznej, w ramach których 50% zużycia pochodzi z odnawialnych źródeł energii.

Port Lotniczy Rzeszów realizuje strategię zrównoważonego rozwoju inwestując w nowoczesne technologie i odnawialne źródła energii. Planowane są inwestycje mające na celu podniesienie efektywności energetycznej i kontynuację działań w zakresie wykorzystania energii odnawialnej m.in. budowę nowej instalacji fotowoltaicznej i ogrzewania wykorzystującego pompy ciepła.

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów poinformował, że w okresie sprawozdawczym uzyskano decyzję środowiskową oraz wykonano PFU do budowy farmy PV w terenie granic lotniska EPSC do pozyskiwania zielonej energii w tym pozyskiwania zielonego paliwa wodorowego.

Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn – Mazury** zrealizował inwestycję w zakresie budowy farmy fotowoltaicznej wraz z systemem głębinowych pomp ciepła. Przedsięwzięcie przyczynia się do znaczącego obniżenia użycia oleju opałowego.

W ramach swojej działalności **Aeroklub Włocławski im. Stanisława Skarżyńskiego** poinformował o planowanym montażu paneli fotowoltaicznych.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz **Ministerstwo Energii** nie przekazało wkładu do sprawozdania w zakresie realizacji tego działania.

Działanie: Usprawnienie zarządzania przestrzenią powietrzną oraz wdrażanie procedur umożliwiających ograniczenie negatywnego wpływu transportu lotniczego na środowisko naturalne.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Działanie jest realizowane przez **PAŻP**. W zakresie usprawnienia zarządzania przestrzenią powietrzną funkcjonuje koncepcja operacji cross-border FRA (Free Route Airspace) pomiędzy Polską a Litwą, Słowacją, Czechami i Szwecją. Do działań planowanych można zaliczyć cross border FRA z Niemcami w 2029 r.

Wykorzystywane są procedury np. Continuous Climb Operations (CCO/CDO) umożliwiające zastosowanie technik startu i lądowania przez załogi statków powietrznych, dzięki temu, możliwa jest znacząca redukcja emisji zanieczyszczeń oraz hałasu lotniczego.

Od 2026 roku planowane jest wykonywanie wszystkich oblotów inspekcyjnych świateł przy użyciu BSP na zlecenie portów lotniczych, co przełoży się na ograniczenie godzin lotu, tym samym redukcję hałasu oraz emisję zanieczyszczeń.

PAŻP współpracuje z zarządzającymi lotniskami w zakresie analiz i wdrażania modyfikacji procedur, pozwalających na ograniczenie wpływu hałasu lotniczego na obszary gęsto zaludnione w otoczeniu tych lotnisk.

Działanie: Wsparcie udziału Polski w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego – CORSIA.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. klimatu

W okresie sprawozdawczym, w **Ministerstwie Klimatu i Środowiska** prowadzone były prace nad projektem ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw (UC39), który implementuje do polskiego porządku prawnego m.in. przepisy dot. mechanizmu CORSIA. Pod koniec 2025 r. projekt został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów i skierowany na Komisję Prawniczą.

Niezależnie od powyższego Polska realizuje zobowiązania wynikające z mechanizmu CORSIA. Zgodnie z art. 7 rozporządzenia 2019/1603 Ministerstwo Klimatu i Środowiska przekazało do ULC dane na temat wielkości emisji CO₂ z operacji lotniczych objętych mechanizmem wyemitowanych przez operatorów statków powietrznych w 2024 r. ULC przekazał dane do ICAO.

Ponadto Polska bierze aktywny udział w pracach dot. wdrażania mechanizmu CORSIA na forum UE, w tym w pracach legislacyjnych, grupach roboczych oraz wymianie doświadczeń. Dodatkowo Ministerstwo Klimatu i Środowiska wraz Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami (dalej: KOBiZE) oferuje wsparcie i pomoc operatorom lotniczym w zakresie wdrażania przedmiotowego mechanizmu.

W okresie sprawozdawczym **Ministerstwo Infrastruktury** nie realizowało działań związanych z mechanizmem CORSIA.

W 2025 r. **ULC** realizował zadania wynikające ze zobowiązań Polski w ramach mechanizmu kompensacji i redukcji emisji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), ustanowionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Działania ULC miały charakter cykliczny i obejmowały zarówno obowiązki sprawozdawcze, jak i informacyjne wobec operatorów statków powietrznych. Eksperti ULC wprowadzali do Centralnego Rejestru CORSIA (CCR) dane otrzymywane od KOBiZE dotyczące operatorów statków powietrznych spełniających kryteria mechanizmu CORSIA w danym roku sprawozdawczym. Ponadto ULC terminowo przekazywał do ICAO zweryfikowane roczne raporty CORSIA, otrzymywane za pośrednictwem Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

ULC wypełniał również obowiązki informacyjne państwa członkowskiego wynikające z mechanizmu CORSIA, w szczególności poprzez informowanie operatorów statków powietrznych o wielkości sektorowego współczynnika wzrostu na dany rok kalendarzowy oraz przekazywanie indywidualnych wyliczeń dotyczących wymagań kompensacyjnych dla każdego operatora objętego systemem.

Urząd Lotnictwa Cywilnego brał aktywny udział w pracach międzynarodowych dotyczących CORSIA, w szczególności w ramach Komitetu Ochrony Środowiska w Lotnictwie ICAO (CAEP). ULC współpracował również z ekspertami Komisji Europejskiej w zakresie zapewnienia spójności danych krajowych CORSIA przekazywanych do ICAO przez państwa członkowskie UE, w powiązaniu z funkcjonowaniem systemu EU ETS.

Polska Grupa Lotnicza nie jest bezpośrednio zaangażowana w działania związane z CORSIA ze względu na to, że nie jest operatorem lotniczym. W spółkach PGL, LOTAMS, LST, LSAS, PAL oraz PGLL kontynuowano wdrażanie działań redukujących ślad węglowy, obejmujących m.in. optymalizację procesów operacyjnych, inwestycje w nowoczesne technologie ograniczające zużycie energii i paliw, rozwój efektywnych metod szkoleniowych (w tym symulatorowych), a także inicjatywy poprawiające efektywność obsługi naziemnej. W 2025 r. Grupa PGL i PLL LOT wdrożyli własne Strategie Zrównoważonego Rozwoju (ESG), mającą ujednolicić i wzmocnić podejście Grupy do działań środowiskowych, w tym zagadnień związanych z redukcją emisji i przygotowaniem do przyszłych wymogów regulacyjnych.

Działanie: **Wymiana floty pojazdów w portach lotniczych na pojazdy napędzane energią elektryczną oraz innymi rodzajami paliw zeroemisyjnych, takich jak wodór. Ograniczenie negatywnego wpływu działalności portów lotniczych na środowisko do poziomu zerowej emisyjności.**

Podmioty:

Jednostki samorządu terytorialnego

Zarządzający portami lotniczymi

Działanie było realizowane przez poniższe inicjatywy.

Na **Lotnisku Zielona Góra-Babimost** następuje sukcesywna wymiana aut z silnikami wysokoemisyjnymi na auta z silnikami hybrydowymi.

PPL poinformowały, że na bieżąco prowadzą wymianę floty pojazdów na pojazdy hybrydowe o niższym poziomie emisyjności. Na **Lotnisku Warszawa - Radom** część podmiotów (Straż Graniczna, Agent Obsługi Naziemnej) wdrożyła także pierwsze pojazdy elektryczne - trwają ich testy w warunkach operacyjnych przed kolejnymi inwestycjami w tym obszarze.

PPL w 2025 r. rozpoczęły działania związane z modernizacją floty, która polega na wycofaniu starych wyeksploatowanych pojazdów i zastąpieniu ich nowymi, w znacznej części niskoemisyjnymi pojazdami. W zakresie rozwijania zdolności operacyjnych **Lotniska Chopina** i modernizowania floty pojazdów specjalistycznych, zakupiono 8 sztuk pojazdów do zimowego utrzymania nawierzchni (6 oczyszczarek kompaktowych, 1 pojazd osłony chemicznej i 1 pojazd samowyladowczy). Wszystkie te pojazdy są zabudowane na nowoczesnym podwoziu i spełniają najnowszą normę emisji spalin Euro 6 d (silnik jezdny) oraz Stage V (silnik roboczy). W toku wyboru kontrahenta do przewożenia limuzynami pasażerów VIP z/do SP, **PPL S.A.** wybrały firmę **BMW** w ramach umowy barterowej, która to dostarczyła pojazdy (limuzyny) w pełni elektryczne. Dodatkowo **PPL S.A.** podpisały umowy na wynajem jednego pojazdu hybrydowego typu plug-in oraz na zakup 22 pojazdów hybrydowych typu plug-in. W 2026 r. na potrzeby przewozu pasażerów VIP po płycie lotniska, **PPL S.A.** planują zakup trzech samochodów elektrycznych w segmencie F.

Jak wynika z informacji przekazanych przez **Port Lotniczy Bydgoszcz** około 20% floty pojazdów do obsługi lotniska to pojazdy elektryczne i hybrydowe. Przy wymianie pojazdów za każdym razem preferowane są pojazdy elektryczne bądź hybrydowe, o ile takie są oferowane.

Zarządzający **Portem Lotniczym Gdańsk** poinformował, że systematycznie wymienia flotę pojazdów spalinowych na elektryczne.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice sukcesywnie zakupuje kolejne pojazdy o napędzie elektrycznym i hybrydowym ograniczając tym samym emisję CO₂ do środowiska. Obecnie na lotnisku pojazdy elektryczne wykorzystywane są do transportu osób i bagażu na parkingach ogólnodostępnych oraz jako pojazd prowadzący typu FOLLOW ME.

W **Porcie Lotniczym Kraków-Balice** trwa sukcesywne powiększanie floty pojazdów elektrycznych. Obecnie Port Lotniczy Kraków-Balice zlecił projekty techniczne dotyczące budowy punktów ładowania, które zabezpieczą potrzeby rozwijającej się floty pojazdów z napędem elektrycznym.

Port Lotniczy Łódź w 2025 roku wymienił 4 pojazdy ze spalinowych na elektryczne, tym samym wspierając zeroemisyjność. Wszystkie pojazdy wykorzystywane są przez służby operacyjne, agenta handlingowego oraz służby ochrony w części lotniczej lotniska w celu realizacji zadań operacyjnych. Wszystkie pojazdy ładowane są poprzez dwie ładowarki elektryczne, znajdujące się w strefie operacyjnej lotniska. Zakup oraz eksploatacja pojazdów elektrycznych przyczynia się do redukcji emisji spalin oraz hałasu.

Port Lotniczy Rzeszów sukcesywnie wymienia pojazdy wykorzystywanych na terenie lotniska na pojazdy napędzane energią elektryczną (zakup pojazdów płytowych).

W **Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów** uzyskano decyzję środowiskową oraz wykonano PFU do budowy farmy PV w terenie granic lotniska EPSC do pozyskiwania zielonej energii w tym pozyskiwania zielonego paliwa wodorowego. W 2025 r. 94% operacji rozładowych na GH wykorzystywała sprzęt elektryczny. 35% pojazdów operujących w granicach lotniska jest pojazdami elektrycznymi.

Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn – Mazury** poinformował, że sukcesywnie dokonuje wymiany floty pojazdów samochodowych i GSE na zeroemisyjne.

Działanie: **Usprawnienia infrastruktury lotniskowej** Podmioty:

pod kątem adaptacji do zmian klimatu.

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. klimatu

Jednostki samorządu terytorialnego

Zarządzający portami lotniczymi

W okresie sprawozdawczym **Ministerstwo Infrastruktury** uczestniczyło w pracach nad „Krajową Strategią Adaptacji” oraz współpracowało z Instytutem Ochrony Środowiska, który w ramach projektu „Klimada 3.0” prowadzi projekt oceny ryzyka klimatycznego, w tym dla transportu lotniczego.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska poinformowało, że zadanie było realizowane w latach 2023-2024 r. Stosowna informacja jest przedstawiona w „Sprawozdaniu z realizacji Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” w latach 2023 – 2024.

Ponadto Zarządzający portami lotniczymi oraz jednostki samorządu terytorialnego informowali o następujących inicjatywach.

- Zarządzający **Portem Lotniczym Bydgoszcz** stara się, w miarę możliwości, wprowadzać zmiany mające wpływ na zmiany klimatyczne. W tym zakresie Spółka podjęła działania takie jak wprowadzenie pojazdów elektrycznych, korzystanie z PV itp.
- **Port Lotniczy Kraków-Balice** podejmuje działania, których celem jest uwzględnianie w projektach inwestycyjnych rozwiązań dostosowujących infrastrukturę lotniskową do zmian klimatu.
- **Port Lotniczy Lublin**: Spółka monitoruje trendy branżowe w tym zakresie, a także czyni przygotowania do opracowania projektu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych z terenu lotniska.
- **Port Lotniczy Łódź** podejmuje działania w zakresie adaptacji infrastruktury lotniskowej do zmian klimatu, koncentrując się na przedsięwzięciach realnie zwiększających odporność operacyjną portu na ryzyka klimatyczne. Kluczowym działaniem w tym obszarze jest inwestycja w odnawialne źródła energii oraz dywersyfikacja źródeł zasilania, w tym projekt budowy farmy fotowoltaicznej i zwiększanie udziału energii pochodzącej z OZE, co wzmacnia bezpieczeństwo energetyczne i ogranicza wrażliwość portu na skutki zmian klimatycznych. Dodatkowo lotnisko realizuje działania ograniczające emisyjność i wpływ środowiskowy poprzez stopniową wymianę floty pojazdów służbowych na pojazdy elektryczne.
- **Port Lotniczy Rzeszów**: W ramach działania wdrażane są projekty wpisujące się w zwiększenie dostępności infrastruktury niskoemisyjnej, zarówno w kontekście infrastruktury istniejącej jak i projektowanej (zadanie rozbudowy infrastruktury zasilającej lotnisko wraz z budową instalacji fotowoltaicznej i magazynami energii) oraz zrealizowane obejmujące m.in. instalacje retencji wód opadowo-roztopowych.

- **Port Lotniczy Szczecin-Goleniów:** W porcie lotniczym dokonano aeracji 17 ha powierzchni częściowo zabudowanej na pełni zieloną.

Działanie: Wsparcie działań ukierunkowanych na rozwój innowacyjnych technologii, przyczyniających się do ograniczenia hałasu z transportu lotniczego.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. klimatu

Działanie: Poprawa sposobu eksploatacji statków powietrznych w codziennych operacjach, przez opracowanie i wdrażanie procedur operacyjnych, które powinny charakteryzować się niskim poziomem hałasu, przy zachowaniu ich opłacalności i odpowiednim poziomie bezpieczeństwa.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Zarządzający portami lotniczymi

Przewoźnicy lotniczy

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Oba z działań z działań są względem siebie komplementarne i z tego względu są rozpatrywane wspólnie.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Infrastruktury nie realizowały działań w okresie sprawozdawczym, które mogłyby się wpisać w zakres przedmiotowego działania.

W okresie sprawozdawczym **Główny Inspektorat Ochrony Środowiska**, na podstawie wpisu do rejestru operatorów BSP w ULC, zyskał status podmiotu lotniczego, eksploatującego bezzalogowe statki lotnicze o konstrukcji zamkniętej, dopuszczonej do użytkowania w UE, nie podlegającej samodzielnym modyfikacjom. W strukturze Departamentu Zwalczania Przestępczości Środowiskowej, funkcjonuje zespół pilotów BSPGIOŚ (oraz 4 osoby w CLB), którzy wykonują operacje powietrzne na rzecz szeroko pojętej ochrony środowiska.

W roku 2025 działania nadzorcze oraz operacyjne w zakresie ograniczania hałasu lotniczego były kontynuowane w **ULC** zgodnie z przyjętymi standardami krajowymi i europejskimi. Podejmowano działania ukierunkowane na rozwój oraz wdrażanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych przyczyniających się do ograniczenia emisji hałasu z transportu lotniczego, w tym poprzez:

- promowanie nowoczesnych konstrukcji statków powietrznych o niższym poziomie hałasu,
- wspieranie inicjatyw w zakresie ekologicznych technologii napędowych,
- współpracę z instytucjami europejskimi w zakresie norm hałasowych ICAO oraz UE.

Operatorzy lotniczy działający na terytorium RP posiadają opracowane procedury antyhałasowe dla wszystkich eksploatowanych typów statków powietrznych. ULC prowadził nadzór nad przestrzeganiem tych procedur w ramach inspekcji FSTD (na urządzeniach symulacyjnych), inspekcji ENR (w locie operacyjnym). Inspektorzy zwracali szczególną uwagę na stosowanie procedur ograniczających hałas podczas startów i podejść do lądowania.

PAŻP poinformowała, że w zakresie ograniczenia hałasu z transportu lotniczego utrzymywana jest technologia pracy i procedury służb kontroli ruchu lotniczego umożliwiające zastosowanie technik lądowania CDO oraz startu CCO przez załogi statków powietrznych. W 2025 roku PAŻP zakupiła specjalistycznego drona (BSP) wraz z wyposażeniem do wykonywania oblotów inspekcyjnych urządzeń radionawigacyjnych oraz sprawdzania świateł PAPI i dróg startowych. Od 2026 roku planowane jest wykonywanie oblotów inspekcyjnych świateł przy użyciu BSP na zlecenie portów lotniczych, co przełoży się na ograniczenie godzin lotu, tym samym redukcję hałasu oraz emisję zanieczyszczeń.

PAŻP współpracuje z zarządzającymi lotniskami w zakresie analiz i wdrażania modyfikacji procedur, pozwalających na ograniczenie wpływu hałasu lotniczego na obszary gęsto zaludnione w otoczeniu tych lotnisk.

Procedury operacyjne na **Lotnisku Warszawa - Radom** są względnie nowe i zostały opracowane z uwzględnieniem redukcji poziomu hałasu tam, gdzie było to realnie możliwe

PPL prowadzi na **Lotnisku Chopina** działania na rzecz minimalizowania oddziaływania hałasu lotniczego na środowisko. PPL będą kontynuować ich realizację oraz analizować nowe możliwości, również we współpracy z podmiotami zaangażowanymi w obsługę operacji i przewozu lotniczego, w celu zapewnienia dotrzymania standardów jakości środowiska akustycznego poza granicami obszaru ograniczonego użytkowania (OOU). Działania te muszą być zgodne z zasadą zrównoważonego podejścia określoną w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającego dyrektywę 2002/30/WE. Zakłada ona potrzebę rozważenia różnych dostępnych środków takich jak: ograniczanie hałasu emitowanego przez statki powietrzne u źródła (na Lotnisku Chopina rozwijany jest system preferowania statków powietrznych o najlepszych parametrach akustycznych poprzez stosowanie opłat hałasowych), planowanie i zagospodarowanie przestrzenne terenów wokół lotniska, procedury operacyjne służące ograniczeniu oddziaływania hałasu oraz ograniczenia operacyjne (ograniczenia i zakazy dotyczące wykonywania operacji na lotniskach, stosowane w ostatniej kolejności) dla rozwiązywania problemów wynikających z oddziaływania akustycznego lotnisk.

W **Porcie Lotniczym Gdańsk** opracowano procedury operacyjne, które są zoptymalizowane pod kątem utrzymywania niskiej emisji hałasu.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice jest w stałym kontakcie z PAŻP w zakresie optymalizacji tras dolotu i odlotu z lotniska w celu ograniczenia hałasu lotniczego. W 2025r. uzgodniono z PAŻP korektę tras dolotu i odlotu z lotniska w celu ograniczania hałasu dla mieszkańców w regionie.

Dla **Portu Lotniczego Kraków-Balice** opracowano procedurę ograniczenia hałasu regulującą zmniejszenie poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska, opublikowaną w Zbiorze Informacji Lotniczych Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Port Lotniczy Łódź prowadzi ciągły monitoring hałasu lotniczego, którego wyniki pozwalają optymalizować operacje lotnicze w celu ograniczenia negatywnego wpływu na otoczenie.

SprintAir S.A. wdrożył procedury antyhałasowe stanowiące część Instrukcji Operacyjnej Operatora. Ponadto, Dział Bezpieczeństwa analizuje i raportuje do odpowiednich podmiotów i nadzorów każde zgłoszenie dotyczące przekroczenia hałasu.

Działanie: Analiza możliwości dostosowania obecnie występujących wskaźników hałasu lotniczego oraz metod ich szacowania do realiów panujących obecnie w środowisku i transporcie oraz dokonanie potencjalnych zmian w tym zakresie.

Podmioty:

Minister właściwy ds. klimatu

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. zdrowia

W ramach działania, w okresie sprawozdawczym, w **Ministerstwie Infrastruktury** oraz **PPL**, przy wsparciu zarządzających portami lotniczymi, trwały analizy dotyczące ww. zmian.

W 2025 r. **Ministerstwo Klimatu i Środowiska** sporządziło opracowanie pn. *Analiza wskaźników zdrowotnych obliczanych na podstawie danych ze strategicznych map hałasu*. Przedmiotowa analiza została opracowana w oparciu o dane uwzględniające skutki zdrowotne negatywnego oddziaływania hałasu, zawarte w programach ochrony środowiska przed hałasem, sporządzonych w terminie do 18 lipca 2024 r. Celem przeprowadzonej analizy jest ocena poziomu narażenia ludności na hałas, która w dalszym etapie może posłużyć do rozważenia zasadności zmian w zakresie obowiązujących dopuszczalnych poziomów hałasu. Ewentualne decyzje w tym zakresie powinny być podejmowane z wiodącym udziałem **Ministerstwa Zdrowia** jako resortu właściwego w sprawach ochrony zdrowia publicznego.

Ponadto Ministerstwo Klimatu i Środowiska poinformowało, że Główny Inspektorat Ochrony Środowiska opracowuje zmianę rozporządzenia w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem. Pod koniec okresu sprawozdawczego rozporządzenie zmieniające było na etapie konsultacji, opiniowania i uzgodnień.

Działanie: Poprawa i usprawnienie procesu planowania i zarządzania zagospodarowaniem przestrzennym w celu zagwarantowania lepszej ochrony przed hałasem z transportu lotniczego.

Podmioty:

Minister właściwy ds. budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa

Minister właściwy ds. klimatu

Jednostki samorządu terytorialnego

W zakresie działania należy zaznaczyć, że jak poinformowało **Ministerstwo Rozwoju i Technologii**, 24 września 2023 r. weszła w życie ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1688). Zrealizowana ww. ustawą reforma planowania przestrzennego wprowadziła do systemu nowe narzędzie planistyczne - plan ogólny gminy w randze aktu prawa miejscowego, który będzie uchwalany dla całego obszaru gminy i zastąpi dotychczasowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Ustalenia planu ogólnego określa się, uwzględniając szereg uwarunkowań rozwoju przestrzennego gminy, w tym potrzeby w zakresie ochrony środowiska, m.in. ochrony przed hałasem. Plan ogólny gminy będzie podstawą do uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Decyzje te będą musiały być zgodne z planem ogólnym, a także zostaną ograniczone przestrzennie - będą mogły być wydawane wyłącznie na obszarach uzupełnienia zabudowy określonych przez gminę w planie ogólnym. Powyższe zmiany systemowe umożliwią gminie kontrolę nad kierunkami rozwoju zabudowy mieszkaniowej m.in. w otoczeniu lotnisk.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska w ramach sprawozdania poinformowało, że w okresie sprawozdawczym nie realizowało działań polegających na poprawie i usprawnieniu procesu planowania oraz zarządzania zagospodarowaniem przestrzennym w celu zapewnienia lepszej ochrony przed hałasem z transportu lotniczego.

Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego poinformował, że na terenie województwa małopolskiego obowiązuje Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego. Stanowi on istotne

narzędzie wspierające procesy planowania i zarządzania zagospodarowaniem przestrzennym w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania hałasu, w tym hałasu pochodzącego z transportu lotniczego. W programie, w odniesieniu do **Portu Lotniczego Kraków-Balice**, określono działania naprawcze planowane do podjęcia w perspektywie krótkoterminowej 2024-2028, ukierunkowane na poprawę ochrony akustycznej terenów mieszkaniowych. Obejmują one: obniżenie emisji do środowiska hałasu innych źródeł niż pochodzący z operacji lotniczych, wprowadzenie obowiązywania ciszy nocnej („core night”) od godziny 1:00 do 5:00, kontynuację programu poprawy komfortu akustycznego mieszkańców wewnątrz obszaru ograniczonego użytkowania. Natomiast, w perspektywie długoterminowej, w związku z planami rozwojowymi lotniska Kraków-Balice, przewidziana jest aktualizacja granic obszaru ograniczonego użytkowania. Pozwoli ona na lepsze dostosowanie ustaleń planistycznych do rzeczywistego zasięgu oddziaływania hałasu lotniczego oraz skuteczniejsze zarządzanie zagospodarowaniem przestrzennym na terenach narażonych na jego oddziaływanie.

Jak wynika z informacji przekazanych przez **Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego** zgodnie z zapisami PSRT WP przewidziane są działania planistyczne, organizacyjne i techniczne ukierunkowane na ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, w tym hałasu. Działania te obejmują m.in. opracowywanie map akustycznych i programów ochrony środowiska przed hałasem, realizację elementów ochrony środowiska oraz uwzględnianie tych zagadnień w procesach planowania i zagospodarowania przestrzennego, również w odniesieniu do infrastruktury transportu lotniczego. W zakresie planowania przestrzennego wszelkie inwestycje są opiniowane i realizowane zgodnie z zasadami przewidzianymi w obowiązujących regulacjach prawnych.

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego poinformował, że w 2025 r. Gmina Goleniów przyjęła Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego zgodny z Planem Generalnym Lotniska Szczecin–Goleniów (EPSC), w tym utrzymaniem stref niezurbanizowanych w strefach ochronnych DS.

Kierunek interwencji VIII – Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów na arenie międzynarodowej

W ramach siódmego Kierunku interwencji zaproponowano 3 działania, których realizacja ma przyczynić się wzmocnienia pozycji Polski i polskich podmiotów na arenie międzynarodowej.

Działanie: Zapewnienie udziału polskich przedstawicieli w międzynarodowych oraz agencjach UE.	Podmioty: Minister właściwy ds. transportu Urząd Lotnictwa Cywilnego Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
---	---

Ministerstwo Infrastruktury aktywnie współpracuje z przedstawicielami Stałego Przedstawicielstwa RP przy UE w zakresie transportu lotniczego. Ponadto w związku z prezydencją Polski w Radzie UE (I półrocze 2025 r.) wzmocniony został skład Stałego Przedstawicielstwa z ramienia Ministerstwa Infrastruktury jako forma wsparcia dla realizowanych działań przez polskich przedstawicieli w Brukseli. Przedstawiciele MI oraz MON biorą udział w spotkaniach Komitetu UE ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej (ang. Single Sky Committee - SSC), w skład którego wchodzi cywilni i wojskowi przedstawiciele państw członkowskich. Celem działania Komitetu jest wspieranie Komisji Europejskiej we wdrażaniu SES (Single European Sky). W szczególności Komitet opiniuje projekty aktów wykonawczych (rozporządzeń, decyzji) wydawanych przez Komisję oraz dyskutuje o kierunkach rozwiązań mających na celu implementację SES. Dodatkowo przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury uczestniczył także w pracach grupy eksperckiej przy Komisji Europejskiej ds. zrównoważonego lotnictwa

W 2025 r. **PAŻP** współpracowała z interesariuszami operacyjnymi oraz menedżerem sieci zgodnie z przepisami Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/123. W szczególności brała udział we wspólnym podejmowaniu decyzji z pozostałymi interesariuszami operacyjnymi i menedżerem sieci, skupiając się na okolicznościach istotnych dla funkcjonowania Agencji (współpraca cywilno-wojskowa, zarządzanie przestrzenią powietrzną, przygotowania do powrotu cywilnego ruchu lotniczego w Ukrainie). Te priorytety były poruszane na wszystkich szczeblach współpracy z EUROCONTROL.

W kontaktach roboczych z Komisją Europejską podkreślano gotowość PAŻP na scenariusz powrotu ruchu lotniczego w Ukrainie oraz sprawne zarządzanie żeglugą powietrzną w Polsce pomimo wysokiego skomplikowania ruchu spowodowanego m. in. intensywnymi działaniami wojskowymi. Zgodnie z właściwością PAŻP współpracowała z innymi instytucjami międzynarodowymi, w tym EASA, ICAO oraz intensyfikowała relacje dwustronne ze swoimi odpowiednikami w Europie.

Przedstawiciele **ULC** aktywnie uczestniczyli w pracach kluczowych organizacji międzynarodowych sektora lotniczego, w tym m.in. ICAO, ECAC oraz EUROCONTROL, a także instytucji Unii Europejskiej, w szczególności Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Udział ten służył zapewnieniu reprezentacji interesów Polski w procesach kształtowania polityk, standardów oraz regulacji w obszarze lotnictwa cywilnego.

W 2025 r. odnotowano sukcesy w zakresie udziału polskich przedstawicieli w strukturach międzynarodowych: przedstawiciel ULC / Polski został wybrany do Rady ICAO, Prezes ULC został wybrany do Komitetu Koordynacyjnego ECAC, Prezes ULC został ponownie wybrany na dwuletnią kadencję wiceprzewodniczącego Rady EUROCONTROL (PC), Prezes ULC reprezentował Polskę w Zarządzie EASA.

Przedstawiciele ULC uczestniczyli w licznych grupach roboczych Komisji Europejskiej, EASA, ICAO, ECAC oraz innych forów międzynarodowych, w szczególności w obszarach: ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami nieprawnej ingerencji (AVSEC), cyberbezpieczeństwa w lotnictwie, w tym w kontekście wdrażania Dyrektywy NIS2, analizy ryzyka w obszarach zagrożeń nadzwyczajnych, bezpieczeństwa operacyjnego oraz kultury Just Culture, wdrażania rozwiązań środowiskowych i zrównoważonego lotnictwa.

ULC aktywnie uczestniczył również w pracach organizacji międzynarodowych i instytucji UE w zakresie ochrony środowiska oraz wdrażania inicjatyw związanych ze zrównoważonym lotnictwem, w tym m.in. poprzez udział w: EASA ReFuelEU Aviation MS Network, grupach eksperckich Komisji Europejskiej ds. zrównoważonego lotnictwa, European Aviation Environment Group (EAEG ECAC), Komitecie ICAO ds. Ochrony Środowiska (CAEP).

Działanie: Aktywny udział Polski w negocjacjach kompleksowych umów o transporcie lotniczym z krajami pozaunijnymi oraz wpływ na korzystną dla Polski realizację tych umów.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

Szczegółowe informacje o działaniach **Ministerstwa Infrastruktury** oraz **ULC** odnośnie zawierania umów międzynarodowych o transporcie lotniczym zostały zawarte w opisie działania pn. „Rozwijanie bazy formalno-prawnej do wykonywania połączeń lotniczych z polskich portów lotniczych, w tym zawieranie nowych umów bilateralnych, a także liberalizowanie dotychczas zawartych umów z państwami trzecimi, z uwzględnieniem konieczności zachowania równowagi konkurencyjnej w stosunkach z danym państwem trzecim”.

Poza powyższym w 2025 r. przedstawiciele **ULC** aktywnie uczestniczyli w działaniach międzynarodowych wspierających rozwój współpracy lotniczej Polski z państwami poza unijnymi oraz wzmacnianie pozycji polskiego rynku lotniczego w ramach negocjacji kompleksowych umów o transporcie lotniczym. Przedstawiciele ULC brali udział w licznych wydarzeniach o charakterze naukowym, biznesowym oraz politycznym organizowanych na forum międzynarodowym, w szczególności w ramach ICAO oraz IATA.

Celem udziału w tych spotkaniach było wspieranie rozwoju polskiej branży lotniczej, umacnianie jej pozycji na arenie międzynarodowej oraz dążenie do wypracowania korzystnych rozwiązań formalno-prawnych umożliwiających dalszy rozwój przewozów lotniczych z Polski.

ULC uczestniczył również w pracach grup roboczych ICAO, w tym w ramach Air Transport Regulation Panel (ATRP), a także w działaniach organizowanych przez Komisję Europejską. Ponadto Urząd prowadził bieżącą współpracę z kluczowymi instytucjami międzynarodowymi, w tym EASA oraz EUROCONTROL, zarówno na szczeblu kierowniczym, jak i roboczym.

Niezależnie od działań międzynarodowych ULC współpracował roboczo z posiadaczami polskich certyfikatów przewoźnika lotniczego (AOC), w celu identyfikacji potrzeb i wyzwań branży oraz ich właściwego przedstawiania na forum międzynarodowym.

PGL / PLL LOT w okresie sprawozdawczym nie realizowali inicjatyw w zakresie przedmiotowego zadania.

Działanie: Zapewnienie udziału polskich podmiotów (przewoźników lotniczych, portów lotniczych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej) w międzynarodowych strukturach gospodarczych (aliansach strategicznych, konsorcjach badawczych, partnerstwach przemysłowych).

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Zarządzający portami lotniczymi

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

Przewoźnicy lotniczy

Uczelnie kształcące personel lotniczy

Wzmocnieniu pozycji Polski i polskich podmiotów na arenie międzynarodowej ma służyć działanie pn. zapewnienie udziału polskich podmiotów (przewoźników lotniczych, portów lotniczych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej) w międzynarodowych strukturach gospodarczych (aliansach strategicznych, konsorcjach badawczych, partnerstwach przemysłowych).

PAŻP w ramach swojej działalności uczestniczy w szeregu konsorcjów branżowych oraz partnerstwach instytucjonalnych/partnerstwach publiczno-prywatnych, m. in. jest członkiem aliansu A6, zrzeszającego kilka największych ANSP w Europie, członkiem Wspólnego Przedsięwzięcia SESAR 3 (SESAR 3 Joint Undertaking. S3JU), koordynującego prace badawczo-rozwojowe w ramach Programu SESAR i wpisujące się w ATM Master Plan czy SESAR Deployment and Infrastructure Partnership (SDIP), pełniącego funkcję SESAR Deployment Manager (SDM) i koordynującego prace związane z zsynchronizowanym i skoordynowanym wdrożeniem rozwiązań operacyjno-technicznych w ramach Programu SESAR.

Z uwagi na fakt, że ramy organizacyjne i finansowe Programu SESAR, wpływające bezpośrednio na działania S3JU oraz SDM, zapewnione są jedynie do końca 2027 roku, dyskusje prowadzone na forum A6 czy S3JU oraz SDIP skoncentrowane były w 2025 roku przede wszystkim na wypracowaniu wspólnej i spójnej wizji Programu SESAR po 2027 r. W tym celu, członkowie SDIP, w tym PAŻP, podpisali w październiku 2025 roku deklarację, w której potwierdzono wspólne zaangażowanie na rzecz kontynuacji modernizacji europejskiego systemu ATM

poprzez Program SESAR (zarówno w warstwie badawczo-rozwojowej, jak i wdrożeniowej), wykraczające poza obecny mandat, który wygasa z końcem 2027 r. W 2025 roku rozpoczęły się prace, przy udziale PAŻP, nad Common Project 2, będącego następcą Rozporządzenia dot. CP1.

PPL są członkiem ACI EUROPE. Każdy komitet tematyczny reprezentowany jest przez przedstawiciela PPL, który uczestniczy w stałej korespondencyjnej wymianie doświadczeń i informacji oraz w omawianiu kluczowych problemów na spotkaniach roboczych. W 2025 r. PPL S.A. powołały też nowych przedstawicieli w forach i grupach roboczych ACI.

Port Lotniczy Kraków-Balice jest członkiem ACI Europe, a od roku 2022 posiada akredytację w zakresie Customer Experience Level 2 oraz jest na etapie aplikowania o akredytację w zakresie Accessibility Enhancement Accreditation (AEA). Ponadto Port Lotniczy Kraków-Balice jest członkiem WAVF (World Airports VIP Forum) od 2007 roku. Forum zrzesza przedstawicieli lotnisk szczególnie kierowniczego odpowiedzialnych za usługi biznesowe i skierowane dla pasażerów VIP na lotniskach (Terminale VIP, salony Business Lounge).

Port Lotniczy Łódź jest członkiem stowarzyszenia ACI Europe, uczestnikiem programu NETZERO, a także sygnatariuszem Deklaracji z Tuluzy. Podobnie **Port Lotniczy Rzeszów** uczestniczy w pracach ACI.

Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie wzmacnia udział polskich podmiotów w międzynarodowych strukturach gospodarczych poprzez stałą, sformalizowaną współpracę przemysłową i badawczo-rozwojową oraz budowę ekosystemu partnerstw wokół projektów szkoleniowych i B+R. W roku jubileuszowych Akademia znacząco zintensyfikowała ten kierunek, zawierając porozumienia, listy intencyjne i umowy partnerskie, które tworzą trwałą platformę współdziałania: wspólne inicjatywy rozwojowe, dostęp do kompetencji i infrastruktury, a także włączanie tematów branżowych do prac dyplomowych i doktoratów. Efektem jest realne zwiększenie „wpięcia” Polski w międzynarodowe łańcuchy współpracy (konsorcja, partnerstwa przemysłowe, inicjatywy badawcze) oraz wzmocnienie zdolności polskich interesariuszy do uczestnictwa w przedsięwzięciach wymagających wysokich kwalifikacji i standaryzacji.

Dodatkowe działania - Finansowanie transportu lotniczego

W Polityce lotniczej wskazano kilka działań dotyczących środków finansowych możliwych do przeznaczenia na rozwój transportu lotniczego w Polsce.

Działanie: **Umożliwienie absorpcji środków finansowych pochodzących z funduszy Unii Europejskiej na realizację działań ukierunkowanych na ochronę środowiska, projektów z programu SESAR oraz inwestycje związane z obronnością kraju.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister Obrony Narodowej

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego

Minister właściwy ds. klimatu

Minister właściwy ds. środowiska

Minister właściwy ds. energii

W ramach **Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027** wsparcie sektora lotniczego realizowane jest w **Działaniu FENX.04.03 Infrastruktura lotnicza w TEN-T**. Zgodnie z zapisami dokumentów programowych mogą być finansowane działania w zakresie bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego, systemu zarządzania ruchem lotniczym wynikającego z SESAR oraz łagodzenia oddziaływania sektora lotniczego na środowisko naturalne.

Ministerstwo Infrastruktury w przypadku funduszy europejskich zazwyczaj nie pełni wiodącej roli (ze względu na kompetencje w tym zakresie). W większości projektów/programów wskazanych w opisie realizacji tego działania Ministerstwa Infrastruktury było organem opiniującym założenia/uczestniczącym w pracach na tymi programami jak np. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS). W 2025 r. rozpoczęto prace nad **Wieloletnimi Ramami Finansowania na perspektywę finansową 2028-2034** podczas których Ministerstwo Infrastruktury badało m.in. potrzeby finansowe branży lotniczej w Polsce oraz brało udział w pracach nad nowym programem obejmującym finansowanie z Funduszy Europejskich.

Jak wynika z informacji przekazanych przez **Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej** w 2025 r. realizowano projekty, dla których umowy o dofinansowanie zostały podpisane w grudniu 2024 r. Projekty są realizowane przez porty lotnicze w Poznaniu, Szczecinie, Rzeszowie oraz przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Łączna kwota dofinansowania projektów wynosi 94,52 mln zł. Zakres projektów obejmuje:

- zakup sprzętu do kontroli osób i bagażu (urządzenia do kontroli osób, prześwietlania bagażu, wykrywania metalu i materiałów wybuchowych, badania płynów),
- zakup pojazdów ratowniczo-gaśniczych (wozów strażackich),
- zakup sprzętu do oczyszczania nawierzchni lotniskowych (oczyszczarki, zamiatarki),
- zakup i instalacja systemu monitoringu wizyjnego (CCTV),
- elementy infrastruktury nawigacyjnej: radiolatarnie (DME), systemy wspomagające lądowanie (ILS/DME), ośrodki radiokomunikacyjne (OR/DME).

Wszystkie projekty przyczynią się do zachowania lub poprawy standardów bezpieczeństwa na lotniskach, w tym bezpieczeństwa osób, mienia, bezpieczeństwa przeciwpożarowego i prowadzenia operacji lotniczych.

23 kwietnia 2026 r. Komitet Monitorujący FENIKS przyjął kryteria wyboru projektów w ramach Działania FENX.04.03 „Infrastruktura lotnicza w TEN-T” (typ projektu: kampanie informacyjno-edukacyjne dotyczące podnoszenia kultury bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz promowania dobrych praktyk w obszarze transportu lotniczego, w tym bezzalogowego).

Zgodnie z informacją przekazaną przez **Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej** w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w 2025 roku finansowane były m.in. następujące przedsięwzięcia wpisujące się w obszar rozwoju lotnictwa.

1) Projekty wdrożeniowe związane z realizacją programu modernizacji żeglugi powietrznej – SESAR

W ramach konkursów **CEF Transport 2014-2020 (tzw. CEF 1)** wsparcie otrzymało osiem projektów wielostronnych SESAR. Realizacja wszystkich projektów została zakończona.

W ramach czterech dotychczas zakończonych naborów **CEF Transport na lata 2021-2027 (tzw. CEF 2)** możliwe było wnioskowanie o wsparcie w ramach priorytetu SIMOGEN (projekty dotyczące inteligentnej i interoperacyjnej mobilności). W ramach pierwszych trzech naborów w latach 2021-2024 dofinansowanie otrzymało siedem projektów wielostronnych z udziałem beneficjentów z Polski.

2) Projekty realizowane w ramach puli Mobilności Wojskowej

W budżecie ogólnym CEF 2 wyodrębniono oddzielną pulę tzw. **Mobilności Wojskowej** na kwotę 1,747 mld EUR, która została przeznaczona na współfinansowanie infrastruktury podwójnego, cywilno-wojskowego zastosowania. Rozporządzeniem wykonawczym nr 2021/1328 wprowadzono zamknięty katalog wymogów dual use (typów inwestycji), które mogły otrzymać wsparcie w poszczególnych sektorach transportu. W ramach przeprowadzonych trzech naborów Polska zajęła pierwsze miejsce w zakresie liczby realizowanych projektów - czternaście projektów na łączną kwotę 222 mln EUR. Drugie miejsce przypadło Polsce w zakresie przydzielonej

alokacji (13%). Sześć spośród ww. polskich projektów dotyczy sektora lotniczego, z czego jeden: pn. Lotnisko Chopina w Warszawie - inwestycja w infrastrukturę podwójnego zastosowania mające na celu zapewnienie realizacji operacji podstawowych 24/7 (realizowany przez PPL) zakończył się w 2025 roku, a wdrażanie pięciu następujących projektów jest w toku:

- Zwiększenie możliwości operacyjnych części lotniczej lotniska pod potrzeby operacji wojskowych w Porcie Lotniczym Wrocław (beneficjent: **Port Lotniczy Wrocław S.A.**),
- Wdrożenie systemu ILS kategorii II w Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów z infrastrukturą towarzyszącą (beneficjent: **Port Lotniczy Szczecin Goleniów Sp. z o.o.**),
- Budowa II etapu równoległej drogi kołowania oraz I etap przebudowy drogi startowej na odcinku 700 mb w Porcie Lotniczym Rzeszów - Jasionka wraz z infrastrukturą techniczną (beneficjent: **Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o.**),
- Etap II przebudowy drogi startowej na odcinku 1800 mb w Porcie Lotniczym Rzeszów - Jasionka wraz z infrastrukturą techniczną (beneficjent: Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o.),
- Budowa multimodalnego węzła przeładunku towarów i paliw w oparciu o bocznice kolejową w **Porcie Lotniczym Katowice** (beneficjent: Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.).

3) CEF AFIF - infrastruktura paliw alternatywnych

W ramach **CEF AFIF** (CEF Transport Alternative Fuels Infrastructure Facility) w 2025 roku dofinansowanie UE otrzymał projekt Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych na lotniskach w Polsce, realizowany przez konsorcjum trzech polskich portów lotniczych (Warszawa, Wrocław, Katowice). Jego celem jest wdrożenie systemów infrastruktury paliw alternatywnych w ww. portach lotniczych, w tym instalację naziemnego układu zasilania samolotów (GPU) 400 Hz oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych w strefie airside, a także koniecznej infrastruktury elektrycznej.

4) Projektowane linie kolejowe dużych prędkości CPK Sp. z o. o.

Projektowane linie kolejowe dużych prędkości mają m.in. zapewnić szybkie dowożenie pasażerów do lotniska **CPK** z kluczowych, gęsto zaludnionych obszarów kraju, umożliwiając funkcjonowanie portu jako zintegrowanego hubu lotniczo-kolejowego. Łącznie Spółka zrealizowała oraz realizuje sześć projektów dokumentacyjnych w ramach CEF1 i CEF2, obejmujących prace studyjne i projektowe dla kluczowych odcinków sieci TEN-T, w tym Warszawa–Poznań (linia Y), tunel dalekobieżny w Łodzi oraz połączenie Katowice - Ostrawa. Dla trzech spośród ww. projektów okres kwalifikowalności upłynął w 2024 roku i w 2025 roku trwały działania związane z rozliczeniem końcowym.

Ponadto, w 2025 roku:

- zgodnie z umową o udzielenie dotacji zakończył się termin kwalifikowalności wydatków dla projektu Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy kolei dużych prędkości w korytarzu CNC North Sea-Baltic Sea na odc. Warszawa - Łódź Niciarniana (bez Węzła CPK); projekt jest obecnie w fazie rozliczeń,
- kontynuowano prace nad realizacją projektu Uzupełnienie brakującego połączenia na CNC North Sea-Baltic: Opracowanie dokumentacji projektowej dla odcinka Sieradz Północny – Pleszew – Poznań,
- rozpoczęła się realizacja projektu Opracowanie dokumentacji projektowej dla odcinka Katowice – granica państwa (odcinek transgraniczny), dla którego w 2025 roku podpisano umowę o udzielenie dotacji.

Ministerstwo Obrony Narodowej, Ministerstwo Energii oraz Ministerstwo Klimatu i Środowiska poinformowały, że w zakresie realizacji tego działania nie podejmowały żadnych inicjatyw.

Działanie: Ułatwienie pozyskiwania finansowania komercyjnego (banki) na realizację celów zgodnych z „Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”,

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

dzięki wyznaczonym kierunkom interwencji w Polityce.

Minister właściwy ds. finansów publicznych

Działanie: Wsparcia działań władz samorządowych oraz zarządzających portami lotniczymi w celu pozyskiwania finansowania inwestycji.

Zarządzający portami lotniczymi

Przedmiotowe dwa działania są względem siebie komplementarne i w niniejszym sprawozdaniu były rozpatrywane łącznie. W ramach działań realizowane były poniższe inicjatywy.

W ramach realizacji działania w 2025 r. rozpoczęto prace nad **Wieloletnimi Ramami Finansowania na perspektywę finansową 2028-2034** podczas których Ministerstwo Infrastruktury badało m.in. potrzeby finansowe branży lotniczej w Polsce oraz brało udział w pracach nad nowym programem obejmującym finansowanie z Funduszy Europejskich.

W ramach sprawozdania **Ministerstwo Finansów** nie wskazało inicjatyw, które wpisywałyby się w realizację przedmiotowego działania.

Port Lotniczy Bydgoszcz w roku 2025 skorzystał z możliwości współfinansowania przedsięwzięć na podstawie rozporządzenia GBER. W ramach tego działania, realizuje inwestycję dotyczącą zakupu wozu ratowniczo-gaśniczego dla Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej, na której dofinansowanie pozyskał od głównego Akcjonariusza – Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Termin zakończenia inwestycji planowany jest na I kwartał 2026 roku.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice realizuje program inwestycyjny uwzględniający również pozyskiwanie finansowania komercyjnego.

Port Lotniczy Lublin: Spółka czyni starania mające na celu uwzględnienie planowanych inwestycji w ramach środków pochodzących z EFRR. Stale monitoruje także nabory krajowe i unijne.

Port Lotniczy Łódź regularnie zgłasza projekty inwestycyjne przewidziane w Planach inwestycyjnych lotniska do naborów ogłaszanych w ramach Funduszy Europejskich na Infrastrukturę Klimat Środowisko (FEnIKS). W roku 2025 Port Lotniczy Łódź rozpoczął proces pozyskania finansowania komercyjnego infrastruktury MRO w ramach środków oferowanych przez Polski Fundusz Rozwoju (PFR), a także zgłosił projekty do finansowania w ramach Programu Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej na lata 2025 i 2026.

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów: Podpisanie umowy finansowania planu inwestycyjnego Spółki Port Lotniczy Szczecin – Goleniów na lata 2023-2027 z BGK.

Działanie: Uproszczenie procesu inwestycyjnego (specustawa lotniskowa).

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

W okresie sprawozdawczym w dalszym ciągu obowiązywała specustawa lotniskowa, co wpisuje się w zakres przedmiotowego działania.

Ponadto w okresie sprawozdawczym w **Ministerstwie Infrastruktury** rozpoczęły się prace nad projektem Ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (UD262). Celem opracowania przedmiotowego projektu ustawy jest pilna potrzeba usprawnienia i przyspieszenia procesu

przygotowania oraz realizacji ściśle wskazanych kluczowych inwestycji infrastrukturalnych mających bezpośredni wpływ na podniesienie poziomu bezpieczeństwa i ochrony, a także na obronność Polski, realizowanych przez cztery porty lotnicze.

Podsumowanie

Przedmiotowe sprawozdanie z realizacji „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” obejmuje swoim zakresem pierwsze dwa lata funkcjonowania tego dokumentu. Z uwagi na powyższe większość zadań do realizacji określonych w dokumencie pozostaje w dalszym ciągu w trakcie realizacji. Kilka z zadań można uznać za zrealizowane, bądź częściowo zrealizowane, a kilka z nich wymaga doprecyzowania i aktualizacji w przyszłości.

Polityka lotnicza poprzez działania wyznacza kierunki w jakich powinien rozwijać się rynek lotniczy w Polsce. O realizację takiego postanowienia świadczy duża liczba inicjatyw i inwestycji realizowanych przez podmioty rynku lotniczego, wpisujących się w zakres działań i co za tym idzie wskazanych w Polityce lotniczej kierunków interwencji, które zostały wskazane w sprawozdaniu.

Duża liczba określonych w Polityce lotniczej działań ma charakter długotrwały, bądź ciągły, m.in. trwające działania legislacyjne wymienione w sprawozdaniu czy też planowane przez podmioty rynku lotniczego inwestycje i z tego względu realizacja poszczególnych zadań będzie raportowana w kolejnych sprawozdaniach z Polityki lotniczej.

Jak wskazały podmioty uczestniczące w realizacji sprawozdania **część zadań można uznać za zrealizowane bądź częściowo zrealizowane** m.in.:

- osiągnięcie warunków umożliwiających prowadzenie nawigacji obszarowej ze zdefiniowanym wskaźnikiem RNP lub RNAV dla wszystkich operacji lotniczych w przestrzeni FIR Warszawa;
- zapewnienie na wymaganym poziomie dokładności informacji nawigacyjnej niezbędnej dla zastosowań w ATM/CNS;
- przeprowadzenie analizy funkcjonowania stref pobierania opłat terminalowych w trzecim okresie referencyjnym (2020-2024) i wypracowanie optymalnych rozwiązań na czwarty okres referencyjny tj. na lata 2025-2029;
- stworzenie na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego aktualnej otwartej bazy danych opartej o rejestr lotnisk cywilnych i ewidencję lądowisk celem jej wykorzystania przez środowisko lotnicze oraz zainteresowane organy władzy rządowej i samorządowej;
- wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług.

Do działań wymagających aktualizacji w przyszłości można zaliczyć m.in.:

- 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. – działanie wymaga aktualizacji zgodnie z nowym harmonogramem realizacji inwestycji;
- rozwój sieci TEN-T w Polsce przez usprawnienia infrastruktury portów lotniczych znajdujących się w sieci oraz ewentualne rozszerzenie sieci na nowe porty lotnicze – działanie wymaga aktualizacji, w związku z przyjętą w 2024 r. nowelizacją Rozporządzenia UE nr 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej;
- dostosowanie infrastruktury portów lotniczych do nowych, wymagań sanitarnych, związanych z ewentualnym występowaniem chorób zakaźnych – ewentualna aktualizacja działania ze względu na odstęp czasowy jaki minął od zakończenia pandemii oraz rozważenie odstąpienia/ przeformułowania zakresu działania;
- aktualizacja planów generalnych lotnisk użytku publicznego w Polsce oraz dokumentów wyznaczających politykę transportową kraju – rozważenie przeformułowania treści działania – usunięcie informacji o pandemii z uwagi na odstęp czasowy jaki minął od jej zakończenia.

Z informacji przekazywanych przez podmioty branży lotniczej można wywnioskować, że część zadań do chwili opracowania niniejszego sprawozdania nie była realizowana, lub była realizowana w niewielkim stopniu. Działania takie wymagają intensyfikacji prac na dalszym etapie wdrażania Polityki lotniczej.

Ponadto po analizie wkładów przekazanych przez podmioty branży lotniczej do Sprawozdania można zidentyfikować **bariery ograniczające rynek jak i rekomendacje** zarówno na potrzeby prac nad nową „Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2035 r.” jak i w zakresie usprawnienia realizacji działań wskazanych w aktualnej wersji dokumentu:

- a) Kwestie związane z realizacją i finansowaniem inwestycji:
 - Podmioty przyporządkowane do poszczególnych działań często wskazywały na brak środków finansowych na realizację inicjatyw, które wpisywałyby się w realizację przedmiotowych działań.
 - Mniejsze lotniska w Polsce, obsługujące niewielką ilość pasażerów pomimo odnotowanego wzrostu ruchu, nie mogą myśleć spokojnie o dynamicznym rozwoju infrastruktury, ponieważ często wiąże się to z koniecznością poniesienia nakładów przekraczających możliwości Zarządzającego. Zarządzający portami lotniczymi wskazują na konieczność poszukiwania nowych źródeł finansowania rozwoju.
- b) Kwestie związane z rozwojem rynku General Aviation:
 - Polska Akademia Lotnicza zwróciła uwagę na realne zagrożenie braku lotniska General Aviation z utwardzonym pasem betonowym służącego szkołom lotniczym na potrzeby edukacji lotniczej w obrębie Warszawy. PAL wskazuje, że obecny stan rzeczy, tzn. ograniczenie funkcjonowania oraz podnoszenie opłat na lotnisku Warszawa Bemowo wpływa negatywnie na rozwój szkół lotniczych w jednym z najważniejszych obszarów szkoleniowych w kraju. PAL ocenia, że Port Lotniczy Modlin oraz Radom ze względów prawno-operacyjnych nie są obecnie w stanie zagwarantować miejsca na rozwój szkółom lotniczym. Według PAL wskazane jest opracowanie długoletniego planu, zakładającego lotnisko General Aviation obsługującego ruch szkolno-turystyczny w okolicach Warszawy.
- c) Kwestie związane z żegluga powietrzną:
 - W zakresie efektywnego zarządzania dostępną przepustowością portów lotniczych, Port Lotniczy Kraków-Balice zwraca uwagę na potrzebę dalszego wykorzystania narzędzia całorocznej koordynacji rozkładów lotów i powołania w tym celu na poziomie krajowym narodowego koordynatora rozkładów lotów. W opinii Zarządzającego obecnie zadania te realizowane są przez podmioty wyłaniane przez ULC w dedykowanych postępowaniach – w tym przez podmioty zagraniczne i z krajów trzecich, co może nie zabezpieczać w wystarczającym stopniu interesu państwowego i stanowić podatność na obserwowane obecnie zagrożenia geopolityczne.
- d) Kwestie związane z rynkiem cargo lotniczego:
 - PLL LOT wskazał, że podstawową barierą rozwoju rynku cargo w Polsce jest zbyt mała liczba podmiotów biorących udział w lotniczym obrocie towarowym, którzy posiadają status Znanego Nadawcy. Ma to związek z koniecznością poddawania wysyłanych ładunków kontroli bezpieczeństwa przez Zarejestrowanych Agentów. (podmiotów będących pod nadzorem ULC uprawnionych do nadawania i podtrzymywania statusu bezpiecznego do transportu). Towar pochodzący od Znanego Nadawcy co do zasady takiej kontroli nie podlega, gdyż posiada już status bezpiecznego do transportu lotniczego. Jak poinformowały PLL LOT w krajach Europy Zachodniej ok. 70-80 % towaru pochodzi od Znanego Nadawców o tyle w Polsce niemal 100% towaru podlega kontroli bezpieczeństwa. W opinii PLL LOT to znacznie wydłuża proces akceptacyjny i stanowi główny powód zatorów w terminalach cargo. Docelowo ma to wpływ na sprawne operowanie samolotami „all cargo” o dużych pojemnościach.
 - Według PLL LOT uzyskanie statusu przez szereg rodzimych podmiotów zwiększyłby skokowo atrakcyjność polskiego rynku spedycyjnego przekładając się na zmniejszenie kosztów transportu, oszczędność czasu oraz minimalizację ryzyka reklamacji towaru w związku z jego otwarciem przez służby celne. Zdaniem PLL LOT Państwo powinno wspierać ten proces, realizując cel zachowania możliwie dużej części łańcuchów dostaw w Polsce. Konieczne jest także zwiększenie zdolności infrastrukturalnych oraz rozwiązywanie ograniczeń natury administracyjno-fiskalnej.
 - PLL LOT jako barierę rozwoju cargo lotniczego wskazał zbyt małą pojemność operacyjną terminali w WAW jako głównego hubu przeładunkowego – zwłaszcza w szczycie przypadającym na Q4 każdego roku.

- PLL LOT sugeruje wprowadzenie procedury tożsamy z niemiecką procedurą 42 (formę rozliczania podatku VAT w imporcie). Forma rozliczania VAT w Niemczech lub/i krajach beneluxu stanowi konkurencyjne rozwiązanie dla importerów, również polskich.
- Port Lotniczy Bydgoszcz wskazał, że od 2022 roku na terenie Lotniska Bydgoszcz funkcjonuje oddział celny, działający w ramach formuły 24/7. Podkreślił, iż działalność tych służb powoduje zmniejszenie przepustowości procesu odprawy pasażerskiej. Zarządzający Portem Lotniczym podkreślił konieczność podjęcia działań zwiększających efektywność pracy Straży Granicznej przy kontroli granicznej oraz służb celnych przy kontroli bagaży na przylotach, głównie z wakacyjnych lotów czarterowych.
- W 2025 roku Port Lotniczy Łódź zapewnił funkcjonowanie służb celnych – na lotnisku działa Oddział Celny Port Lotniczy Łódź-Lublinek o charakterze pasażersko-towarowym, funkcjonujący całodobowo, 7 dni w tygodniu. W 2025 roku Port Lotniczy Łódź prowadził, zgodnie z przepisami Unijnego Kodeksu Celnego, magazyn czasowego składowania, umożliwiając obsługę przesyłek celnych zarówno w eksporcie, jak i imporcie, realizowanych drogą lotniczą. W związku ze zwiększającą się liczbą zapytań dotyczących obsługi przesyłek importowych zidentyfikowano barierę związaną z wymaganiami dotyczącymi zabezpieczeń celnych, w tym koniecznością ustanawiania wysokich gwarancji finansowych. Jak poinformował Zarządzający Portem Lotniczym w Łodzi w praktyce wymogi te generują znaczące obciążenia finansowe dla zarządzających portami lotniczymi oraz operatorów magazynów, ograniczając skalę możliwych do realizacji operacji importowych, w szczególności na lotniskach regionalnych.
- e) Kwestie związane z edukacją, badaniami i nowoczesnymi technologiami:
 - Na podstawie analizy dynamicznego rozwoju sektora IT, a także bezpieczeństwa teleinformatycznego w lotnictwie, na podstawie zidentyfikowanych potrzeb, Spółka Zarządzająca Portem Lotniczym Bydgoszcz rekomenduje stworzenie rozwiązań np. utworzenie własnego (polskiego) modelu AI przeznaczonego dla lotnisk w celu optymalizacji procesów i procedur w lotnictwie.
 - Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie wskazała kwestię badań naukowych w sektorze transportu lotniczego jako kluczową. Zaproponowała powołanie stałej „mapy tematów badawczych” uzgadnianej z interesariuszami rynku, aby co roku dowodzić mierzalnych rezultatów: rekomendacje, prototypy, procedury, publikacje i demonstratory.
 - Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie widzi swoją rolę jako ośrodka szkoleniowo-badawczego dla wdrożeń U-Space: przygotowanie kadr, ćwiczenia proceduralne, analiza ryzyka, a także walidacja scenariuszy integracji (w tym w pobliżu lotnisk i w strefach o dużej złożoności ruchu). Akademia proponuje uruchomienie cyklicznych „ćwiczeń integracyjnych” (załogowe-bezzałogowe) z naciskiem na bezpieczeństwo, komunikację i odporność systemu na zakłócenia (operacyjne i teleinformatyczne). Efektem ma być redukcja ryzyka wdrożeniowego oraz skrócenie czasu dojścia do stabilnych, powtarzalnych operacji.
- f) Kwestie związane z bezpieczeństwem i ochroną w lotnictwie
 - PPL brały udział w okresie sprawozdawczym w realizowanych przez PAŻP testach systemów wykrywających BSP. PPL zidentyfikowały występowanie rozbieżności przepisów ustawy – Prawo lotnicze i ustawy – Prawo komunikacji elektronicznej, w zakresie braku możliwości wykorzystania przez Służby Ochrony Lotniska środków przymusu bezpośredniego w postaci urządzeń wykorzystujących fale elektromagnetyczne lub zakłócającego fale radiowe, w celu zniszczenia, unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego lub przejęcia kontroli nad jego lotem. W opinii PPL problematyczne jest również określenie w art. 156ze ustawy – Prawo lotnicze przypadków użycia środków przymusu bezpośredniego wobec BSP, które naruszyły granice lotniska.
 - Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie wskazała, że kwestia ochrony lotnisk i infrastruktury lotniczej wymaga jasnych zasad użycia technologii antydronowych, spójnych procedur, zdefiniowanych kompetencji personelu oraz mechanizmów koordynacji z odpowiednimi służbami. Akademia proponuje wkład w trzech wymiarach: (1) badania i testy skuteczności/ryzyka rozwiązań (także pod kątem wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych), (2) szkolenie i certyfikacja kompetencji operatorów systemów antydronowych, (3) opracowanie rekomendacji proceduralnych i standardów współdziałania na styku:

lotnisko – służby ruchu – bezpieczeństwo. Efektem w opinii LAW może być realna zdolność ochrony infrastruktury bez generowania dodatkowego ryzyka dla ruchu lotniczego.

- W opinii Portu Lotniczego Bydgoszcz wdrażanie działań związanych z cyberbezpieczeństwem spoczywa w chwili obecnej całości na Zarządzającym lotniskiem. Brak jest realnego wsparcia ze strony organów Państwa na poprawę cyberbezpieczeństwa. Zdaniem Zarządzającego Portem Lotniczym wszelkie regulacje prawne dot. cyberbezpieczeństwa mają charakter wymagalności dla określonych podmiotów. Zarządzający wskazał, że bardziej efektywnym działaniem poprawiającym cyberbezpieczeństwo lotnisk byłoby stworzenie narzędzi i programów (np. ogólnokrajowego lotniczego (Security Operations Center) w ramach np. Cert Polska, lub innego narzędzia. Przykładem takiego rozwiązania może być program Artemis realizowany przez Cert Polska (jednak nie zaobserwowano od dłuższego czasu aktywności tego rozwiązania).
- Port Lotniczy Bydgoszcz wskazał, że celowe byłoby wprowadzenie, wspólnej dla wszystkich lotnisk, platformy służącej do zarządzania ryzykiem (identyfikacja ryzyka, szacowanie ryzyka, zgłaszanie incydentów)
- Zdaniem Portu Lotniczego Bydgoszcz brak jest programów Unijnych skierowanych do dużych firm umożliwiających finansowanie projektów z zakresu cyberbezpieczeństwa. Rekomendują uwypuklenie roli lotnisk publicznych w znaczeniu obronności kraju i umożliwić korzystanie z odpowiednich funduszy na poprawę cyberbezpieczeństwa lotnisk.