

Uwagi i wnioski do Prognozy oddziaływania na środowisko projektu PRLC 2030 (z perspektywą do 2040 r.)				
Lp.	Rozdział, nr strony Prognozy/PRLC, którego dotyczy	Treść uwagi / wniosku	Uzasadnienie uwagi / wniosku	Sposób uwzględnienia (Informacja w jaki sposób wzięto pod uwagę i w jakim zakresie lub przyczyny dla których odmówiono uwzględnienia uwagi)
1.	Rozdział "KIERUNEK INTERWENCJI V: WSPARCIE BADAŃ, EDUKACJI I ROZWOJU", s. 173 w dokumencie PRLC	Uprzejmie prosiłbym o dodanie do listy uczelni oferujących kształcenie w zakresie pilotażu i obsługi ruchu lotniczego także Uczelni Łązarskiego w Warszawie.	Wydział Prawa i Administracji Uczelni Łązarskiego w Warszawie od kilku lat realizuje kierunek studiów Prawo lotnicze z pilotażem w jęz. angielskim (Aviation Law and Professional Pilot Licence), którego absolwenci posiadają wszelkie kompetencje, aby przystąpić do egzaminów z ATPL w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego i zostać pilotami transportu powietrznego. Oprócz tego, na kierunku Administracja na tejże uczelni realizowana jest specjalizacja "Administrowanie Ruchem Lotniczym" (w jęz. polskim) przygotowująca absolwentów do obsługi i prawidłowej organizacji ruchu lotniczego.	Uwaga zostanie uwzględniona
2.	Strona 49, dokument PRLC	Lotniska w Lublinie, Bydgoszczy i Łodzi też mają nazwy własne jak pozostałe. Wystarczy poszukać.	Poprawa rzetelności opracowania.	Uwaga uwzględniona
3.	W wielu miejscach	Oficjalna, zarejestrowana nazwa lotniska leżącego w Warszawie na Okęcu, o skrócie WAW, to „Lotnisko Chopina w Warszawie”. Nie „Lotnisko im. Chopina...”	Poprawa wiarygodności opracowania	Uwaga uwzględniona
4.	Strona 60, dokument PRLC	„W ciągu ostatnich pięciu lat Lotnisko Chopina w Warszawie zanotowało imponujący wzrost 12,2% rocznie (CAGR), podczas gdy ruch w PRG w tym samym czasie rósł średnio o 9,8% rocznie. Kijów (KBP), ze średnim wzrostem na poziomie 17,3% rocznie, wyprzedziło Bukareszt (OTP) i niemal zrównało się z Budapesztem (BUD). Zostało to zobrazowane na poniższym wykresie.”1. Bardzo niegramatycznie! 2. Z wykresy, do którego ten tekst się odnosi, wynika że WAW obsługuje wyraźnie większy wolumen pasażerów. A tu „...niemal zrównało się z Budapesztem...”?	Poprawa wiarygodności opracowania.	Uwaga uwzględniona
5.	Str 96, tabela 6, dokument PRLC	W strategii, publikowanej 7 lipca 2023r. jako pierwszy czynnik brany jest pod uwagę wskaźnik restrykcji COVID-19 ?! To ma jeszcze znaczenie?	Poprawa wiarygodności opracowania.	Uwaga nieuwzględniona. Tabela nr 6 zawiera opis założeń jakie zostały wykorzystane przy opracowaniu prognoz przez IATA. Prognozy zostały opracowane w 2021 r.
6.	Strona 104, dokument PRLC	„ Regionalizacja oraz decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych, zakładana w PRLILUN przy pewnych zaletach tego wariantu nie zapewniła w długim okresie efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce.” To się nie zgadza z rzeczywistością. Decentralizacja 30 lat temu doprowadziła do boomu w przewozach pasażerskich. A to pasażerowie są celem! Od kiedy centralizacja jest bardziej efektywna? Ekonomicznie? Już to było.	Błędne założenia, że centralizacja jest bardziej efektywna. W Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej jest zapis, że gospodarka ma być zdecentralizowana.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC nie zakłada centralizacji rynku lotniczego. W PRLC zasygnalizowano, że regionalizacja rynku lotniczego w Polsce nie zapewniła w pełni efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. W PRLC założono, że istnienie silnego portu lotniczego może stanowić wartość dodaną dla obecnego rynku lotniczego. PRLC nie wyklucza dalszego rozwoju lotnisk regionalnych.
7.	Strona 109, dokument PRLC	Zamknięcie Lotniska Chopina w momencie otwarcia CPL. Koniecznie!	Przeniesienie do CPL nie CPK, bo planowana gigantyczna sieć kolejowa jest ogromnym balastem dla projektu nowego lotniska. A dokładnie przeniesienie całego ruchu w jak najkrótszym czasie, 1-2 doby. To jak to było w innych tego typu projektach. Przykład lotniska Mirabelle w Kanadzie pokazuje, że nie można inaczej. Podzielony ruch nie utrzyma dwóch dużych lotnisk.	Uwaga nieuwzględniona. Jako jedno z działań w PRLC wymieniono "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." Kwestie techniczne dot. przeniesienia ruchu komercyjnego wykraczają poza zakres PRLC.
8.	Strona 106, dokument PRLC	Rola CPK w systemie transportowym... A przewoźnik?	Lotnisko nie generuje potoku pasażerów i towarów. Ten ruch generują przewoźnicy. Jaki przewoźnik ma pełnić tę rolę? LOT? Da radę? Po zwrocie kilku miliardów pomocy publicznej.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga jest nieprecyzyjna, jednocześnie dotyczy rozdziału dotyczącego Roli CPK, jako takiego. Należy zwrócić uwagę na fakt, że dokument jasno wskazuje, że CPK będzie również pełnił rolę hubu dla PLL LOT. Jednocześnie wskazuje się na ogólną rolę przewoźników lotniczych w generowaniu ruchu przesiadkowego w CPK.
9.	Strona 161, dokument PRLC	„Poprawa funkcjonowania służb celnych, sanitarnych, Minister właściwy ds. zdrowia weterynaryjnych oraz epidemiologicznych w portach lotniczych.” I zarządzający. Mają to też robić zarządzający?	Zarządzający od dawna walczą o zwiększenie przepustowości/wydajności wszystkich służb państwowych na lotnisku. Oprócz wymienionych jeszcze Straż Graniczna. Niewydajna odprawa paszportowa jest powodem ogromnych kolejek, barierą przepustowości w piku i budzi największe oburzenie pasażerów.	Uwaga uwzględniona, dopisano "granicznych", a jako podmiot odpowiedzialny dodano Ministra Właściwego ds. Transportu. Odnosnie zarządzającego lotniskiem należy zwrócić uwagę na fakt, że przedmiotowe służby korzystają z infrastruktury lotniskowej. Tym samym ich współpraca z zarządzającym jest niezbędna.
10.	Strona 205, dokument PRLC	PPL też już ma formę spółki prawa handlowego. Około pół roku przed opublikowaniem tego opracowania.	Poprawa wiarygodności opracowania.	Uwaga uwzględniona

11.	Wykaz skrótów, s. 6, 7, 8, s. 14, dokument PRLC	<p>Niekonsekwencja w zapisie skrótów zarówno po ang. jak i po polsku. Niektóre skróty mają rozwinięcie angielskie w nawiasie a inne nie. Niektóre nazwy służb żegluga powietrznej (a także inne skróty) w języku polskim pisane są jak nazwy własne a inne nie. Nie wszystkie tłumaczenia są profesjonalne lotniczo, np.: ATFCM oznacza "zarządzanie przepływem ruchu lotniczego i przepustowością PRZESTRZENI POWIETRZNEJ", przepustowość to cecha przestrzeni a nie ruchu lotniczego.</p> <p>Albo: CNS to także służba, choć nie posiada dopisku "services", natomiast w lotnictwie wchodzi w skład służb ANS, dlatego sugeruję wpisać "służba łączności, nawigacji i dozorowania".</p> <p>SES - to nie jednolita europejska pp, a koncepcja jednolitej europejskiej pp - proszę zerknąć na str. 14, akapit zaraz po wycienieniach (1-12), w tym akapicie "SES" raz jest właściwie nazwana a innym razem nie.</p> <p>UAV - profesjonalnie nigdy nie powinien zostać nazwany "dronem".</p> <p>W całym dokumencie takich niezgodności jest więcej. Na str. 14 pada także pojęcie "platforma bezałogowa" - wcześniej niewyjaśnione.</p> <p>Często pojawiają się niepoprawne sformułowania: "polityka kładzie nacisk", "polityka wskazuje", itp. Innym razem już poprawnie czytamy "w polityce wskazano", "w polityce opisano" itp.</p>	<p>Dokument "Polityka Lotnicza", a właściwie kolejna edycja tego dokumentu jest opracowaniem bardzo rzetelnym, czytelnym i ciekawym zarówno dla "zwykłego" obywatela jak i dla osób z branży lotniczej oraz naukowej. Dane statystyczne, informacje pochodzące od podmiotów lotniczych i ekspertów z branży lotniczej, a także literatura i inne źródła w załącznikach stanowią cenną część Polityki, stanowiąc o jej profesjonalnym opracowaniu. Niemniej jednak, aby dokument ten był poprawny merytorycznie i naukowo, wskazuję niektóre z niespójności w tekście aby dać swój wkład w stworzenie tego kluczowego dokumentu i przyczynić się do jego profesjonalnego opracowania.</p> <p>Proszę nie odbierać moich uwag osobiście, a jedynie jako chęć wsparcia.</p> <p>Nie zapoznałam się jeszcze z całym dokumentem, ale bardzo chętnie to zrobię oraz prześlę więcej uwag, jeżeli uzna Państwo moje sugestie za istotne.</p>	Uwaga uwzględniona
12.	Wykaz skrótów, s. 6, 7, 8, s. 14, dokument PRLC	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>do poprzedniego formularza (o tym samym tytule) nie załączyłam kontaktu do siebie.</p> <p>dr Dolores Piwek, Akademia Sztuki Wojennej, Instytut Zarządzania Lotnictwem Cywilnym.</p> <p>adres służbowy: d.piwek@akademia.mil.pl (chwilowo niedostępny), adres prywatny: doooli18@wp.pl</p>	Z lotniczym pozdrowieniem.	Informacja przyjęta do wiadomości.
13.	Str 39, str 54, dokument PRLC	Należy zrewidować założenia i prognozy dotyczące wielkości ruchu i zamiast ogromnego mega hubu zbudować dobre i funkcjonalne, regionalne lotnisko dla Mazowsza i Łodzi z terminalem do obsługi pasażerów tranzytowych.	<p>Polityka była tworzona w trudnych warunkach, to znaczy w warunkach, gdzie trudno jest przewidzieć przyszłość. Jednak już dziś można założyć, że Rosja będzie wyizolowana na długie lata i latanie nad jej terytorium może być całkowicie wstrzymane lub mocno ograniczone. Rozwijanie więc jakiegokolwiek siatki hubowej na wschód nie ma sensu. Ponadto nawet jeśli nastąpi odwrót w stosunkach z Rosją, to na pewno nie obejmie ona Polski. Prędzej Niemcy dogadają się na latanie nad terytorium Rosji niż Polacy.</p> <p>Należy więc zrewidować założenia i prognozy dotyczące wielkości ruchu i zamiast ogromnego mega hubu zbudować dobre i funkcjonalne, regionalne lotnisko. W tabeli 1 na stronie 39 pokazane są huby europejskie. Każdy z nich ma swój sens. Są to huby umieszczone w centrum Europy lub też na trasach wylotowych z Europy. To znaczy są tam, gdzie występuje naturalny ruch, w miejscach, gdzie międzyładowanie jest najbardziej efektywne. Tego nie da się powiedzieć o Polsce. Nie leżymy obecnie (po wybuchu wojny) na przecięciu tras lotniczych.</p> <p>A już wcześniej ruch nad Polską był niewielki.</p>	Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP zarówno w "Koncepcji CPK" jak dokumencie strategicznym wyższego rzędu, tj. Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. PRLC ma za zadanie odpowiednio wpisać CPK w system transportowy kraju.
14.	Uwaga generalna, dokument PRLC	Polityka rozwoju lotnictwa nie może być tworzona dla jednego, państwowego przewoźnika, tylko dla wszystkich obywateli Polski, uwzględniając też połączenia oferowane przez inne linie lotnicze.		Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie zgadza się z twierdzeniem, iż dokument jest tworzony "dla jednego, państwowego przewoźnika". Dokument szeroko odnosi się również do regionalnych portów lotniczych i oferty połączeń lotniczych z nich realizowanych (połączenia point-to-point, czartery itd).
15.	Str 43, dokument PRLC	Należy zaadresować naprawę systemu wsparcia dla linii lotniczych. Obecne dopłaty hamują rozwój połączeń, premiując wybranych przewoźników LCC.	<p>W obecnej polityce kraju pojawia się duża niekonsekwencja – wspieranie zagranicznych low-costów ogromnymi dotacjami – niszczy LOT. Polityka rozwoju lotnictwa powinna przede wszystkim skupiać się na tym jak polskie lotnictwo powinno rozwijać się w konkurencyjnym otoczeniu, tak aby np. zacząć dominować w regionie. Do tego celu należałoby zastanowić się, czy nadal tak gościnnie chcemy wspierać zagraniczne low-costy, czy znajdziemy bardziej efektywny sposób zapewnienia komunikacji lotniczej dla obywateli. Wydaje się, że nikt nie rozumie, że sami tworzymy barierę dla rozwoju „connectivity”. Dopłacając wybranym liniom lotniczym tworzymy barierę dla wejścia i rozwoju innych linii, a tym samym skazujemy się na monopolie przewoźników LCC. Nie sztuką jest oferować tańsze bilety, jeśli dostaje się od danego portu 20 mln wsparcia... Ale żadna inna linia lotnicza nie ma szans na wejście do portu, gdzie jedna, wybrana linia dostaje dotacje i wszelkie zniżki.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Zagadnienie dotyczące "wspierania" przewoźników low-costowych przez samorządy lokalne nie jest elementem polityki transportowej kraju. Można z taką praktyką dyskutować, jednak nie jest ona prawnie zakazana, a wręcz powszechnie stosowana w całej UE.
16.	Ogólna uwaga, dokument PRLC	Polityka nie adresuje wystarczająco poważnie i obszernie ogromnego problemu jakim jest brak ludzi do pracy w lotnictwie. Projekt CPK wręcz chwali się zwiększaniem zapotrzebowania na miejsca pracy. To jest poważny problem. Nie chodzi o wykwalifikowanych pracowników, których zaplecze jest opisane pod koniec dokumentu. Brakuje już dziś setek pracowników naziemnych.	W obecnych warunkach „tworzenie miejsc pracy w lotnictwie” nie jest celem, tylko problemem. Powinniśmy adresować problem znalezienia pracowników. Bo to jest jedno z największych wyzwań obecnie i w przyszłości. Widać, że autorzy Polityki Rozwoju Lotnictwa nie mają praktycznego doświadczenia w biznesie lotniczym, i są w tej kwestii zrelaksowani.	Uwaga nieuwzględniona. W PRLC zauważono problem braków kadrowych do pracy w lotnictwie oraz zaproponowano działania mające na celu rozwiązanie tego problemu. Problem braku pracowników nie dotyczy wyłącznie transportu lotniczego i jest zagadnieniem bardziej złożonym.

17.	Uwaga ogólna, dokument PRLC	Polityka Rozwoju Lotnictwa nie dotyka najważniejszych kwestii, tylko operuje sloganami.	Aby zapewnić rozwój polskiego lotnictwa na europejskim niebie należałoby zwrócić uwagę na koszty operowania w Polsce: na przykład, Polska nie jest sygnatariuszem Traktatu z Cape Town, co powoduje, że leasing samolotów do Polski jest droższy niż samolotów latających w innych krajach. Paliwo w portach polskich jest droższe w dużych hubach takich jak Frankfurt, koszt finansowania samolotów, silników, czy innych aktywów lotniczych jest dużo droższy w polskich bankach niż w zagranicznych instytucjach finansowych, ze względu na wysoki koszt pieniądza, czy to w PLN, USD czy EUR. Są to podstawowe problemy do zaadresowania, zamiast sloganów, że polskie lotnictwo ma być wspaniałe.	Ze względu na swój charakter, Polityka lotnicza odnosi się do niektórych kwestii w sposób ogólny. Projektodawca byłby wdzięczny za szczegółowe rozwinięcie poruszanych w uwadze kwestii, celem uwzględnienia tych zagadnień podczas ewaluacji dokumentu.
18.	Str 61, dokument PRLC	Budowa CPK jest sporym zagrożeniem dla istnienia LOT, z czego chyba nikt nie zdaje sobie sprawy.	LOT utrzymywał przewagę na Chopinie dzięki brakowi slotów dla konkurentów. Po otwarciu CPK dostępność slotów będzie na tyle duża, że LOT utraci swoją przewagę. Przecież jeśli hub CPK będzie sukcesem to wprowadzą się do niego inne linie lotnicze.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP w innych dokumentach strategicznych m.in. w koncepcji realizacji CPK. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.
19.	Str 77, dokument PRLC	System lotnisk i system transportu lotniczego w Polsce musi być zaprojektowany jako tzw. zeroemisyjny. To jest koncepcja która ma szansę dać przewagę dla CPK wobec innych hubów.	Europejski zielony ład to wielka hipokryzja, która zakłada, że lotnictwo będzie latało na paliwie SAF, które produkowane w warunkach laboratoryjnych jest paliwem zrównoważonym, jednak w warunkach masowej produkcji do produkcji SAF będą używane ogromne arealy ziemi uprawnej pozyskane z wycinki lasów tropikalnych. Aktualny system handlu emisjami ETS pozbawia lotnictwo środków pieniężnych na inwestycje pro-ekologiczne. Zbudowanie lotniska z zerową emisją to ogromne wyzwanie, ale warto umieścić to jako priorytet dla polityki kraju.	Uwaga nieuwzględniona. W PRLC uwzględniono kwestie dążenia do zeroemisyjności, jednocześnie projektodawca zdaje sobie sprawę w niedoskonałości rozwiązań w zakresie SAF i ETS. Niemniej dążenia w tych obszarach prowadzone są zarówno na szczeblu ICAO jak i UE i Polska musi się do nich dostosować.
20.	Str. 79, dokument PRLC	Popieramy te kierunki rozwoju.	Godne pochwały są wszelkie działania zmierzające do poprawy efektywności żeglugi powietrznej opisane w Polityce.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
21.	Str 88, dokument PRLC	Nie można polegać na starych prognozach rysowanych przez IATA, Eurocontrol i ULC. Prognozy muszą być zweryfikowane.	Prognoza ULC nie bierze pod uwagę cykliczności koniunktury w lotnictwie. Aby prawidłowo wykreślić linię wzrostu należy naśladować linię historyczną, skracając jej cykl, bo w ostatnim czasie koniunktura skróciła cykl z 7 na 4-5 lat. Prawdopodobnie nie wzięto pod uwagę ekologii, rosnących kosztów paliw, rosnących kosztów samolotów, załóg, usług lotniczych, odcięcia rynku rosyjskiego, braku ludzi do pracy oraz ograniczeń w przepustowości, itd... które to czynniki prowadzą do zahamowania wzrostu, a nawet cofania się popytu co kilka lat, mimo chwilowych dynamicznych wzrostów.	Uwaga uwzględniona w części. Tabela nr 6 na str. 96 zawiera opis założeń jakie zostały wykorzystane przy opracowaniu prognoz przez IATA. Prognozy zostały opracowane w 2021 r. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
22.	Str 89, dokument PRLC	Doganianie wskaźnika mobilności Europy zachodniej będzie traciło swoją dynamikę.	Poziom mobilności obywateli zależy od wielkości rozporządzalnego dochodu. Kraje najbogatsze mają naturalnie wskaźnik mobilności na dużo wyższym poziomie niż Polska, gdyż obywatelom więcej pieniędzy zostaje w portfelach po opłaceniu kosztów życia oraz podatków. Przy ogromnych wydatkach budżetowych Polakom mniej będzie pozostawało w portfelu, więc dynamika wzrostu mobilności spadnie.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
23.	Str 93, dokument PRLC	Koleje wysokich prędkości nie wpływają na rozwój lotnictwa regionalnego.	Jest pewna nieścisłość w podejściu do lotnictwa i kolei dużych prędkości jako komplementarnych środków transportu. Są one przecież jednocześnie konkurencją. Rozwinięcie kolei dużych prędkości spowoduje zanik ruchu lotniczego na niektórych trasach. Trzeba rozważyć, czy inwestycje w koleje są bardziej opłacalne niż inwestycje w lotniska, ale postawić raczej na jeden rodzaj transportu, a nie wszystko na raz, bo to będzie za drogie.	Uwaga nieuwzględniona. Jak wskazano w PRLC, dokument nie zajmuje się kwestią rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce. Natomiast rozwój KDP związany z CPK został uwzględniony w tworzeniu prognoz rozwoju rynku lotniczego w Polsce opracowanych przez IATA. Na marginesie można jednak wskazać, iż z jednej strony są to oferty konkurencyjne, z drugiej uzupełniające się. Uruchomienie KDP nie jest jednoznaczne z zanikiem ruchu lotniczego.
24.	Str 96, dokument PRLC	Prognoza dla wzrostu PKB w obecnych warunkach jest zawyżona. Poza tym należy odnosić się do wzrostu zamożności i dochodu, który można przeznaczyć na podróże.	PKB dla scenariuszy powinien być przyjmowany na poziomie 5% lub nawet 0%. Nie można zakładać, że gospodarka nadal będzie się rozwijać bez wпадnięcia w recesję. Czynniki zagrażającymi wzrostowi są między innymi rosnące koszty pracy i produkcji czyli spadek konkurencyjności gospodarki i spadek zamożności. Rozwój tanich przewoźników jest zagrożeniem dla CPK, bowiem im więcej połączeń z portów regionalnych, tym mniejszy ruch przez CPK. CPK powinno być rentowne, a tego nie osiągnie, jeśli na rynku dalej bilety będą dotowane.	Uwaga nieuwzględniona. Tabela nr 6 na str. 96 zawiera opis założeń jakie zostały wykorzystane przy opracowaniu prognoz przez IATA. Prognozy zostały opracowane w 2021 r. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
25.	Str 95, dokument PRLC	W sprawie „wstydu przed lataniem” należy opracować strategię informacyjną, aby zwalczyć błędne informacje.	W sprawie „wstydu przed lataniem” należy opracować strategię informacyjną. Wbrew temu co twierdzą urzędnicy unijni, którzy chcą tylko ciągnąć pieniądze z podróży, lotnictwo jest bardziej ekologiczne niż inne formy podróżowania, oczywiście jeśli linia używa samolotów w odpowiedniej konfiguracji. W samolotach używanych przez nas spalanie na 100km na pasażera wynosi dużo mniej niż w samochodach hybrydowych. A trzeba pamiętać że samoloty poruszają się po trasach zbliżonych do linii prostych, podczas gdy samochody pokonują wtedy ponad 40% większy dystans. Niestety niewielu ludzi ma tego świadomość i dlatego lotnictwo zamiast być stawiane jako podstawa transportu w ekologicznej przyszłości, jest niesłusznie piętnowane.	Uwaga nieuwzględniona. Wpływ 'wstydu przed lataniem' jest w chwili obecnej trudny do oszacowania. Można założyć, że jest on znikomy. Niewykluczone, że w przypadku zwiększenia się tego wpływu na rynek lotniczy w przyszłości dokument zostanie uzupełniony o działania mające na celu minimalizację tego zjawiska.
26.	Str 100, dokument PRLC	Prognozy Cargo lotniczego wydają się być przestzelone.	Rozwój ruchu cargo następuje tam gdzie jest najbliższe do kontrahentów potrzebujących szybkiego frachtu. I to w obie strony. Cargo leci samolotem wtedy, kiedy musi być dostarczone szybko bez względu na koszt. Nie ma więc żadnego sensu lądować samolotem w portach oddalonych od docelowej destynacji by przekładać frach na samochody i jechać dodatkowe dwa dni do miejsca przeznaczenia. Polska ma bardzo ograniczone zapotrzebowanie na cargo samolotowe, a jeszcze bardziej ograniczony asortyment frachtu, który możemy wysłać transportem lotniczym.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
27.	Str 104, dokument PRLC	Trzeba się zdecydować, czy rozwijamy szybką kolej czy lotnictwo. Jeśli szybką kolej to prognozy dla ruchu lotniczego są znacząco przestzelone.		Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca odniósł się do przedmiotowej kwestii już wcześniej.

28.	Str 98, dokument PRLC	Prognozy należy zweryfikować ponownie przed budowaniem na nich dalekosiężnych planów.	Proszę mieć na uwadze, że w ciągu ostatnich 30 lat żadna prognoza IATA oraz Eurocontrol nie sprawdziła się. Jest jednak pewne, że lotnisko Chopina ma coraz mniejszą przepustowość, nie tylko przez ograniczenia infrastrukturalne, ale także organizacyjne, oraz brak ludzi do pracy. Potrzebne jest więc nowe lotnisko pod Warszawą, gdzie takich ograniczeń nie będzie. Jednak należy się zastanowić, czy port przesiadkowy, taki jak został scharakteryzowany w niniejszym dokumencie nie powinien być budowany w oparciu o rozbudowę portu Katowice Pyrzowice, natomiast pod Warszawą powinniśmy budować nowoczesny, niskokosztowy port dla warszawskiej aglomeracji. To byłoby rozwiązanie najtańsze.	Uwaga uwzględniona częściowo. Tabela nr 6 na str. 96 zawiera opis założeń jakie zostały wykorzystane przy opracowaniu prognoz przez IATA. Prognozy zostały opracowane w 2021 r. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULG.  PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP w innych dokumentach strategicznych m.in. w koncepcji realizacji CPK. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju
29.	Str 105, dokument PRLC	Polityka rozwoju portów regionalnych i CPK nie są kompatybilne.	Generalnie trzeba się zdecydować, czy rozwijamy sieć portów regionalnych, czy port centralny z siecią szybkich kolei. Nie można jednocześnie zasilać ruchem pasażerskim dwóch konkurujących koncepcji: hubu i sieci lotnisk regionalnych. Trzeba wyliczyć, która z koncepcji będzie bardziej niskokosztowa, gdyż taki będzie trend w usługach lotniczych przez wiele kolejnych lat. Należy jednak uwzględnić potrzebne nakłady oraz ograniczenia. W latach poprzednich w sposób spontaniczny rozwijała się sieć lotnisk regionalnych. Trzeba się poważnie zastanowić czy powinniśmy teraz wywracać tę koncepcję i budować nowy system, który nie pasuje do naszego ukształtowania i pozycji geograficznej.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP w innych dokumentach strategicznych m.in. w koncepcji realizacji CPK. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.  Jednocześnie, jak wskazano w PRLC, CPK nie będzie stanowił konkurencji dla portów regionalnych, lecz ma być ich względem komplementarny. W PRLC podkreślono istotną rolę regionalnych portów lotniczych.
30.	Str 106, dokument PRLC	CPK musi być bardzo efektywne kosztowo	Aby zbudować przewagę w stosunku do innych Hubów, przede wszystkim należy wybudować lotnisko, które będzie najtańsze. Na razie kwoty które mamy zamiar wydać nie wróżą spełnienia tego warunku. Już dziś Chopin jest droższy niż Frankfurt, Wiedeń czy Monachium i dlatego jest mniej popularny.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
31.	Str 106, dokument PRLC	Budujemy efektywny port regionalny, a nie mega-hub.	Położenie portu CPK pomiędzy Łodzią i Warszawą jest oczywiście korzystne z punktu widzenia portu regionalnego, ale nie ma żadnego pozytywnego wpływu z punktu widzenia Hubu. Huby mają sens jeśli są hubami kierunkowymi położonymi wzdłuż tras lotniczych. Miejsce wybrane na CPK nie leży na przecięciu żadnych tras, a na obrzeżach. Lepiej byłoby wybudować lotnisko regionalne dla Warszawy i Łodzi, w taki sposób by było ono jak najtańsze w operacjach, czyli miało dostęp do taniego paliwa, taniej energii, aby amortyzacja infrastruktury była niska pozwalając na niskie opłaty, aby był dostęp do taniej siły roboczej, aby port był zbudowany jako zeroemisyjny i jak najbardziej samowystarczalny. Na bazie tego można wtedy w ciągu kilku lat budować połączenia hubowe zaczynając od hubu regionalnego.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP w innych dokumentach strategicznych m.in. w koncepcji realizacji CPK. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.
32.	Str 107, dokument PRLC	CPK nie leży na trasach międzykontynentalnych. Ruch nad Polską jest i był przed 2019 rokiem niewielki.	Błędem jest zakładanie, że CPK ma geograficzne położenie międzykontynentalne. CPK nie leży na przecięciu żadnych tras międzykontynentalnych, poza potencjalnie trasami do Rosji i Ukrainy, oraz przez te terytoria o krajów byłego ZSRR, które przez wiele lat nie będą dostępne	Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP w innych dokumentach strategicznych m.in. w koncepcji realizacji CPK. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.
33.	Str 108, dokument PRLC	Zamykanie lotniska Chopina to marnotrawstwo	Lotnisko Chopina ma jeszcze bardzo duży potencjał do zwiększenia ruchu. To jest najbardziej sensowne lotnisko wśród „stołecznych” lotnisk w innych krajach. Wystarczy spojrzeć na organizację ruchu na lotniskach takich jak Londyn Gatwick, które na jednym pasie startowym wykonują kilka razy więcej operacji. Jednak Chopin nie jest lotniskiem idealnym, jest to lotnisko drogie i mające swoje ograniczenia. Rozsądnym pomysłem jest budowa nowego dużego lotniska pod Warszawą, ale wg. Mnie powinno to być lotnisko o innym profilu niż planowany.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP w innych dokumentach strategicznych m.in. w koncepcji realizacji CPK. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.
34.	Str 110, dokument PRLC	Brak zaadresowania jak CPK ma przyczynić się do poprawy rentowności polskiej sieci portów	Od Polityki Rozwoju Lotnictwa należy oczekiwać analizy oraz pomysłu na stworzenie sieci transportu lotniczego dostępnego dla Polaków, oraz przede wszystkim sieci rentownej. Tworząc CPK nie tylko wydamy miliardy, ale także zmniejszymy szanse na rentowność portów regionalnych, wydłużając czas podróży mieszkańców Polski o około 2-3 godziny. Koncepcja CPK skupia się na stworzeniu dogodnych połączeń dla obywateli innych krajów, kosztem poniesienia przez Polskę ogromnych nakładów finansowych.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP w innych dokumentach strategicznych m.in. w koncepcji realizacji CPK. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.  PRLC nie zakłada likwidacji istniejących regionalnych portów lotniczych. CPK ma być portem komplementarnym wobec istniejących regionalnych portów lotniczych.
35.	Str 112, dokument PRLC	Kupowanie usługi lotniczej nie jest sukcesem.	Rozwój ruchu przewoźników nisko-kosztowych nie był żadnym sukcesem. Polskie władze regionalne kupują usługę przewozową od linii zagranicznych płacąc za nią od kilkunastu do kilkudziesięciu milionów. Nie jest sukcesem wydawanie pieniędzy tylko zarabianie pieniędzy.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Kwestię tę należy rozpatrywać w szerszym kontekście, np. korzyści dla regionu, nie tylko samego lotniska.
36.	Str 115, dokument PRLC	Należy podjąć polityczną decyzję, czy chcemy scentralizować ruch poprzez budowę Hubu, czy wolimy rozproszony system lotnisk.	Jeśli zgadzamy się z twierdzeniem, że lotniska regionalne stanowią niezwykle istotny element infrastruktury krytycznej... Osłabianie ich rentowności oraz pozycji poprzez budowę Hubu nie jest logiczne.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP w innych dokumentach strategicznych m.in. w koncepcji realizacji CPK. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.  PRLC nie zakłada likwidacji istniejących regionalnych portów lotniczych. CPK ma być portem komplementarnym wobec istniejących regionalnych portów lotniczych.

37.	Str 122, dokument PRLC	Linia koniunktury nie powinna być prostą idącą w niebo. Powinna uwzględniać czynniki cykliczne.	Cieężko jest prognozować wielkość ruchu lotniczego, gdyż na jego rozwój wpływa wiele czynników, które są od nas niezależne. Musimy najpierw zdać sobie sprawę z tego jakie są modele biznesowe linii lotniczych i jak one wpływają na rozwój ruchu. W warunkach otwartego nieba mamy do czynienia z nieograniczoną konkurencją. Dziś pasażer korzysta z porównywalnych cen biletów i na tej podstawie podejmuje decyzję o zakupie. Taki system prowadzi do tego, że linie lotnicze muszą konkurować ceną, a to prowadzi do oferowania cen poniżej kosztów, co jednocześnie prowadzi do wzrostu popytu. Aby sprzedawać bilety wpadamy w spiralę promocji i zniżek. W efekcie mamy rejsy, które nie pokrywają kosztów. Aby temu zaradzić linie lotnicze otwierają kolejne, nowe rejsy w przyszłości, na które sprzedają bilety po jeszcze niższych cenach, pozyskując w ten sposób pieniądze na pokrywanie strat bieżących lotów. Im większy stopień nierentowności, tym szybsze tempo otwierania nowych rejsów w przyszłości. (Kto jak dużo pożycza od pasażerów na przeżycie, można było zobaczyć, jak wybuchła pandemia). Jednak mamy na horyzoncie zagrożenie. KE planuje wprowadzenie prawa, które spowoduje, że pieniądze pasażera będą przekazywane do linii lotniczej dopiero w dzień lotu. To może bardzo mocno zahamować wzrost liczby otwieranych połączeń i wyeliminować z rynku wiele linii lotniczych. Ale nawet jeśli taki czynnik nie wystąpi, to wyżej opisany model biznesowy stosowany przez 90% linii lotniczych doprowadzi do cofnięcia się koniunktury i zawirowania prognoz w ciągu 4-5 lat. Nie można więc rysować linii wzrostu rynku jako prostej idącej w niebo i należy uwzględnić sinusoidalny charakter koniunktury wynikający z budowania się nadpodaży. Jednak analiza techniczna i operacyjna przeprowadzona na niniejszej	Przyjęto do wiadomości. Oczywiście jest, że każde prognozy obarczone są pewnym błędem. Rozwój lotnictwa charakteryzuje się pewną cyklicznością. Okresy wzrostu przerywane były zdarzeniami nie dającymi się przewidzieć (kryzys paliwowy, wojna w Zatoce Perskiej, kryzys finansowy itd). Nawet uwzględniając okresy załamania rynku, średnia liczona od okresu powojennego jest wciąż wzrostowa. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
38.	Str 161, dokument PRLC	Potencjał rozwoju rynku Cargo może być przesadzony	Tak jak piszą autorzy, dla przewozów cargo lotniczego kluczowy jest jak najszybszy przewóz. Dlatego też Polska ma tylko mniej niż 1% udziału w tego typu przewozach. Decyduje położenie klientów, czyli firm eksportujących i importujących towary przewożone drogą lotniczą, a w Polsce takich firm nie ma. Nikt nie będzie zdejmował ładunku z samolotu, by następnie jechać z nim dwa dni na kołach, jeśli można wylądować w porcie oddalonym o 30 minut od miejsca przeznaczenia. Poza tym ważny jest też reżim podatkowy w kraju, który ma być „bramą dla europejskiego cargo”. Na pewno jakiś wzrost przewozów cargo można zakładać, ale nie będą to liczby sankcjonujące wydatki na budowę ogromnej infrastruktury intermodalnej. Szczególnie w czasach, gdy poszukujemy rozwiązań bardziej ekologicznych.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC zakłada, że wszystkie inwestycje w portach lotniczych, m.in. W rozwój infrastruktury cargo powinny mieć uzasadnienie ekonomiczne.
39.	Str 163, dokument PRLC	Należy zweryfikować plany rozwoju General Aviation	Fotografie lotnicze, nadzór z powietrza, patrolowanie i obserwację lotniczą, poszukiwanie i ratownictwo, itp... prowadzi się dziś za pomocą dronów. Nie potrzebna jest im infrastruktura lotnicza, a jedynie przepisy regulujące bezpieczne użytkowanie.	Uwaga nieuwzględniona. W PRLC w zakresie poruszonych przez Pana kwestii zapisano, że lotniska lokalne mogą stanowić bazę dla podmiotów świadczących usługi związane z pracami lotniczymi. W PRLC nie ma informacji, że lotniska takie mają być budowane tylko na potrzeby takich przedsiębiorstw. W Polityce zauważono również, że obszar ten wymaga głębszej analizy.
40.	Str 192, dokument PRLC	Pomysły pro-ekologiczne EU są bardzo kontrowersyjne, ale oczywiście musimy w mądry sposób przygotować się do nich w naszej Polityce.	Napęd elektryczny nie ma obecnie sensu w lotnictwie. Nie znamy technologii pozwalającej na efektywne wyniesienie w powietrze samolotu, silnika i baterii zdolnej dać odpowiednią moc i zasięg dla samolotu zabierającego więcej niż 10 osób. Paliwo wodorowe ma 4 krotnie większą objętość niż JET-A1, więc również nie nadaje się do zasilania samolotów. Paliwo SAF, tak jak słusznie zauważa autor ma poważny problem z pozyskaniem surowca. Produkcja z odpadów komunalnych daje 4-5 krotnie wyższy ślad węglowy niż JET-A1, a produkcja z biomasy, czyli np. trzciny cukrowej prowadzi do masowej wycinki lasów tropikalnych. Jest to jedna wielka europejska hipokryzja. Ponadto obciążanie linii lotniczych podatkiem ETS, czy Corsia powoduje zabranie środków inwestycyjnych, które nie są w ten sposób przeznaczone przez linie lotnicze na inwestycje pro-ekologiczne.	uwaga przyjęta do wiadomości
41.	Reasumując dokument PRLC:	Polska leży na krańcu bogatszej części Europy. Szczególnie teraz, przez wojnę, została zamknięta od wschodu i rozwijanie mega hubu nie ma sensu. Średnia wysokość wpływów z biletów w Europie Zachodniej jest 5 razy wyższa niż w Europie Wschodniej. Budowa hubu może nie okazać się złotym interesem, gdyż u nas połączenia lotnicze są dotowane. Już dziś huby z którymi mamy konkurować są dużo tańsze niż lotnisko Chopina, a nowy „mega hub” wybudowany w obecnych warunkach cen surowców i materiałów, będzie kilkakrotnie droższy. Hub to przede wszystkim tanie paliwo i tanie opłaty oraz efektywny system czasu przesiadek. Nie ma w przedstawionej polityce żadnego pomysłu na to jak te koszty zmniejszyć by być konkurencyjnym. A to jest kluczowe zagadnienie dla konkurencyjności hubu w naszym otoczeniu. Lotnisko Chopina jest najlepiej usytuowanym lotniskiem w Europie. Rozumiemy jednak, że rozwój tego lotniska nie ma przyszłości i trzeba budować nowe lotnisko dla Warszawy i Łodzi. Nowe lotnisko powinno być jak najbardziej nisko-kosztowe jak tylko można, uwzględniając oczywiście budowę terminala dla ruchu tranzytowego. Lotnisko powinno stosować rozwiązania zwiększające efektywność, tak aby stać się najtańszym modelem biznesowym w regionie. Lotnisko Chopina powinno pozostać w użytkowaniu w ograniczonym zakresie dla ruchu wojskowego, czarterowego i General Aviation. Jednym z największych problemów jakie nie są zaadresowane w planach budowy CPK jest konieczność znalezienia ludzi do		Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP w innych dokumentach strategicznych m.in. w koncepcji realizacji CPK. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.
42.	Diagnoza stanu transportu lotniczego, Rynek Przewoźników Lotniczych, str. 37, PRLC, ostatni akapit	Enter Air nie wykonuje połączeń regularnych.	Wszystkie jego rejsy, to loty czarterowe na zlecenie touroperatorów czy brokerów. Wykonują rejsy na kodzie regularnym „J”, choć powinni na „C”. Powoduje to zamieszanie w przedstawianych danych. Niektóre porty ręcznie zmieniają kody rejsów na czarterowe, aby były one zgodne z rzeczywistością i nie powodowały zafałszowanego obrazu rynku lotniczego.	Uwaga uwzględniona. Dokonano modyfikacji zapisu.



43.	Diagnoza stanu transportu lotniczego, Rynek Przewoźników Lotniczych, str. 43, PRLC, wniosek ogólny do podrozdziału	Brak analizy i informacji o self-connecting'u	W analizie brakuje informacji o rozwijającym się trendzie tworzenia własnych przesiadek (ang.: self-connecting). Wg danych OAG na trasach z Lublina do Gdańska czy Mediolanu-Bergamo około 15-20% pasażerów przesiada się na inne rejsy przewoźników także niskobudżetowych. Jest to postępujące zjawisko, które należałoby zbadać i opisać.	Uwaga uwzględniona częściowo. W dokumencie dodano krótki zapis o tym trendzie. Dokładne zbadanie i opisanie tego zjawiska wymaga czasu, tym samym postulat będzie mógł zostać ewentualnie uwzględniony podczas ewaluacji i przyszłej zmiany przedmiotowego dokumentu.
44.	Rynek lotniczy w Polsce, ewaluacja polskiej sieci transportowej stan na rok 2019, str. 52, PRLC, drugi akapit	Wnioski dotyczące rozwoju PL Lublin i braku jego przynależności do „Doliny Lotniczej”	Lubelskie jest częścią „Doliny Lotniczej”, gdzie również są zlokalizowane przedsiębiorstwa usługowe i produkcyjne z branży lotniczej, dlatego trudno zgodzić się z faktem, że tylko Rzeszów czerpie benefity z przemysłu lotniczego. Wnoszę o ponowne preredagowanie tego akapitu uwzględniając rolę Lublina, Świdnika i województwa Lubelskiego w rozwoju polskiego lotnictwa oraz „Doliny Lotniczej”.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono redakcję kwestionowanego fragmentu.
45.	Rynek lotniczy w Polsce, ewaluacja polskiej sieci transportowej stan na rok 2019, str. 53, PRLC, Rysunek 19	Jakość rysunku	Jakość rysunku uniemożliwia jego czytelną interpretację.	Uwaga uwzględniona. Ze względu na kompresję pliku rysunek stracił na jakości. Jego czytelniejsza wersja znajduje się w wersji ostatecznej.
46.	Rynek lotniczy w Polsce, ewaluacja polskiej sieci transportowej stan na rok 2019, str. 53, PRLC, akapit 3 „W 2019 r. ...”	Dokładność danych	Z podanego akapitu nie wynika, czy wartości to pasażerowie, którzy przesiadli się w danym porcie czy z regionu dojechali na inne lotnisko i stamtąd polecili – ang.: leakage. Proszę o dokładniejsze wyjaśnienie.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono redakcję kwestionowanego fragmentu.
47.	Centralny Port Komunikacyjny, rola CPK w systemie transportowym Polski, str. 106 – 109, PRLC	Brak wskazania powiązań CPK z portami regionalnymi w zakresie transportu towarów	W analizowanym rozdziale wskazano na planowaną rolę CPK w systemie transportowym Polski. Nie ulega wątpliwości, że o ile wszystkie inwestycje poboczne o charakterze infrastrukturalnym dojdą do skutku (rozbudowa sieci dróg i kolei), to CPK ma szansę stać się liderem w projektowanym systemie transportowym w Polsce, jednakże nie stanie się tak bez współpracy z mniejszymi ośrodkami i portami o charakterze regionalnym. CPK mimo planowanego położenia w centralnej części kraju nie będzie w stanie przejąć drobniejszych, ale z punktu widzenia gospodarczego tak samo ważnych podmiotów gospodarczych, którzy prowadzą swoje działalności wytwórcze i usługowe w innych województwach, głównie ze względów logistycznych, ale również o innym charakterze (brak chęci współpracy drobnych przedsiębiorców, konieczność pozyskiwania i przekonywania ich do transportu lotniczego na szczeblu regionalnym). Dużą szansą rozwoju dla portów regionalnych jest wzrost znaczenia transportu zastępczego dla transportu lotniczego (RFS), który przy sprawnej obsłudze cargo na krótszych dystansach jest zdecydowanie konkurencją dla transportu lotniczego, a przy dalszej rozbudowie sieci dróg i kolei będzie jeszcze zyskiwał na znaczeniu.	Uwaga uwzględniona częściowo. Dokonano drobnych uzupełnień rozdziału.
48.	Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, lotniska regionalne, str. 111 – 115 PRLC,	Brak wskazania wszystkich istotnych zadań lotnisk o charakterze regionalnym	Na przykładzie Lotniska Lublin EPLB, jednym z dodatkowych zadań oprócz funkcji czysto komercyjnych jest funkcja szkoleniowa tj. udostępnianie infrastruktury lotniska (głównie drogi startowej) do ćwiczeń podmiotom szkolącym nowych pilotów, zarówno cywilnych (np. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie) czy wojskowych (Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie). Lotniska z dużym ruchem takie jak Lotnisko Chopina czy planowane CPK nie są w stanie zapewnić innym podmiotom stałego i bezpiecznego użyczenia infrastruktury na operacje o charakterze szkoleniowym, a jest to niezbędne by zapewnić ciągłość rozwoju kolejnych pokoleń pilotów.	Uwaga częściowo uwzględniona. Każdy port lotniczy ma inną specyfikę, dlatego też nie jest możliwe wskazanie zamkniętego katalogu istotnych zadań, które realizują. Przeredagowano zapis w taki sposób, że wskazuje się najważniejsze.
49.	Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, lotniska regionalne, str. 111 – 115, PRLC	Brak wskazania wszystkich możliwości rozwoju lotnisk o charakterze regionalnym	Wzrost ruchu GA, w szczególności na lotniskach regionalnych jest widoczny w różnych analizach i zestawieniach na przestrzeni ostatnich kilku lat i tendencja ta ciągle się utrzymuje, również na Lotnisku Lublin EPLB. Przedmiotowy wzrost wraz z odpowiednim rozrostem infrastruktury towarzyszącej na lotnisku jak np. budowa dodatkowych hangarów umożliwił lotniskom regionalnym oferowanie dodatkowych usług takich jak odpłatne hangarowanie, przegląd techniczny czy doraźne naprawy statków powietrznych. To z kolei implikuje wzrost zapotrzebowania na takie powiązanych usługi jak usługi hotelarskie czy transportowe, tworzenie nowych miejsc pracy etc.	Uwaga częściowo uwzględniona. Każdy port lotniczy ma inną specyfikę, dlatego też nie jest możliwe wskazanie zamkniętego katalogu możliwości rozwoju lotnisk regionalnych. Uwzględniono propozycję dot. GA i uzupełniono tekst.
50.	Plany Generalne lotnisk użytku publicznego, str. 139 – 140 PRLC,	Konsultacje pomiędzy wykonawcą planu generalnego lotniska i innymi podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie lotnictwa cywilnego w większości przypadków mogą być niecelowe i niepotrzebnie wydłużać procedurę.	Obecna procedura zatwierdzania planu generalnego lotniska została szczegółowo opisana w art. 55 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo Lotnicze. Oprócz konsultacji z gminami, których tereny zostały objęte planem generalnym wyżej wskazany przepis przewiduje również zaopiniowanie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz następnie uzgodnienie z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, po czym plan generalny może zostać zatwierdzony przez ministra właściwego do spraw transportu. Dodatkowo samo przygotowanie planu generalnego przez Zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, zebranie odpowiednich prognoz i analiz, przygotowanie odpowiedniej dokumentacji, map etc. jest zajęciem czasochłonnym i kosztownym. Wprowadzenie do wskazanej wyżej procedury dodatkowych podmiotów, z którymi należałoby konsultować przedmiotowy plan, w tym szczególności podmiotów, które patrzą głównie na zysk, a nie na interes społeczny czy regionalny (przewoźnicy), może jeszcze tę procedurę wydłużyć i podrożyć.	Uwaga nieuwzględniona. Należy zwrócić uwagę, iż lotnisko nie funkcjonuje samo dla siebie ale jest swego rodzaju hubem, skupiającym wokół siebie wiele usług i podmiotów. Zarządzający lotniskiem już obecnie, na różnych płaszczyznach z tymi podmiotami współpracuje. Projektodawca celowo zakłada konsultacje a nie uzgodnienia. Zarządzający będzie mógł sugestie podmiotów uwzględnić w opracowywanym przez siebie dokumencie lub nie.

51.	Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, str. 77, PRLC	Postępujące zmiany klimatyczne wymuszają na zarządzających infrastrukturą lotniczą i nawigacyjną adaptację istniejącej infrastruktury do zmieniających się warunków atmosferycznych. Wzrost średnich temperatur i zwiększone opady wpływają na konieczność inwestowania w dodatkowe chłodzenie budynków i infrastrukturę odwadniania np. dróg startowych.	Takie działania wymagają dużych nakładów finansowych, i konieczność uzgadniania podejmowanych działań ze służbami odpowiedzialnymi za ochronę środowiska.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
52.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, tabela SWOT słabe strony, str. 83-86, PRLC	Braki w przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie oraz w części największych regionalnych portów lotniczych (przed pandemią COVID-19)	Warto byłoby wskazać których portów regionalnych powyższa uwaga dotyczy. Każdy z nich ma swoją specyfikę i w związku z powyższym konkretne wskazanie portów byłoby zasadne.	Uwaga nieuwzględniona. Uzupełnienie to nie wniesie niczego nowego do dokumentu. Zapis miał jedynie zasygnalizować istniejący problem.
53.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, Tabela SWOT, słabe strony, str. 83, PRLC	Niedostosowanie infrastruktury terminalowej Lotniska Chopina do roli węzła tranzytowego (wąski pirs, nieefektywny podział na strefy Schengen/NonSchengen).	Czy powyższa uwaga dotyczy tylko Lotniska Chopina czy innych też?. Podobnie jw. warto byłoby powoływać się na doświadczenia lotnisk regionalnych w których wymienione aspekty mogą mieć różne natężenie.	Uwaga nieuwzględniona. Regionalne porty lotnicze nie sygnalizowały problemów w tym zakresie. Odnosnie lotniska WAW problem projektodawcy był dobrze znany, ze względu na sprawowany do niedawna nadzór nad PPL. Przy okazji ewaluacji dokumentu projektodawca przeanalizuje to zagadnienie.
54.	Perspektywy średnioterminowe rynku CARGO (do 2027 r.) PRLC, str. 103	Duże węzły lotnicze cargo w Europie posiadają bardziej wydajną infrastrukturę do załadunku i rozładunku lotniczych jednostek ładunkowych (kontenerów i palety lotnicze). Przewoźnicy drogowi realizują przewóz towarów łącząc nadawców i odbiorców poprzez operatorów zlokalizowanych w centrach logistycznych portów lotniczych. Z uwagi na powyższe, do uruchomienia CPK, rynek cargo lotniczego w Polsce będzie działał w zdecydowanie niekorzystnych warunkach uniemożliwiających jego dalszy rozwój.	Zdecydowanie nie bierze się pod uwagę rozwoju cargo w portach regionalnych np. w Porcie Lotniczym Lublin S.A. Powyższe sformułowanie może sugerować przejęcie rynku cargo przez CPK	Uwaga uwzględniona. Fragment został przeformułowany.
55.	Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, PRLC, str. 105	Natomiast potencjał portów lotniczych w Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu predestynuje je do funkcjonowania jako głównych punktów dostępu do krajowej sieci transportowej. Rozwój tych portów będzie niezbędny dla podnoszenia mobilności oraz w końcowym efekcie atrakcyjności i konkurencyjności gospodarczej regionów znajdujących się w obszarze ciążenia portów lotniczych	Niestety w tym zestawieniu nie ujmuje się portów zlokalizowanych w Polsce Wschodniej, które mają istotne znaczenie dla rozwoju komunikacyjnego i gospodarczego w regionach.	Przyjęto do wiadomości. Nie neguje się roli lotnisk zlokalizowanych we wschodnich regionach naszego kraju. Jednak statystyki wskazują, że to jednak wymienione lotniska generują największy ruch lotniczy.
56.	Wpływ CPK na lotnisko Chopina str. 108, dokument PRLC	Wdrożenie rządowych programów mających na celu wsparcie zachowania zatrudnienia w związku z likwidacją działalności w ramach Lotniska Chopina i otwarciem CPK.	W związku z projektem koncepcji CPK pojawia się kwestia utrzymania zatrudnienia. W związku z projektem CPK chcielibyśmy utrzymać obecny poziom zatrudnienia. Przy tak znacząco odmiennym położeniu geograficznym lotniska im. Chopina i nowego lotniska uważamy, że powinny powstać programy rządowe, dot. m.in. dotacji na dojazdy do pracy, autobusowe przewozy wahadłowe, itd. Tego typu inicjatywy w ramach Koncepcji CPK powinny być planowane już w ramach w/w projektu i wdrażane w celu ograniczenia ryzyka utraty znacznej części personelu przez firmy działające na Lotnisku im. Chopina.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowy dokument nie odnosi się do wnioskowanej kwestii, która powinna zostać określona w dokumentach planistycznych przygotowywanych przez spółkę CPK.
57.	strona 140, dokument PRLC	W działaniach do realizacji, koniecznym jest uwzględnienie aktualizacji Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego przez Gminy w zakresie Planów Generalnych.	Powstają nowe przeszkody lotnicze, tereny wokół lotnisk zabudowują się nie uwzględniając Planów Generalnych lotnisk, przez co wzrastają koszty inwestycji realizowanych przez lotniska.	Uwaga nieuwzględniona. Konieczność opracowania/zmiany miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w kontekście Planów generalnych wynika wprost z obecnie obowiązujących przepisów. Znacząc jednak problem, projektodawca prowadzi analizy w zakresie potencjalnych kierunków zmian przepisów w tym obszarze.
58.	Wpływ CPK na lotnisko Chopina str. 108, dokument PRLC	Wdrożenie rządowych programów mających na celu wsparcie podmiotów związanych z działalnością Lotniska Chopina i przeniesieniem ich działalności do CPK.	Zauważalny jest brak informacji o programach wsparcia i pomocy dla wszystkich firm działających poza Lotniskiem im. Chopina w celu złagodzenia wszelkich negatywnych skutków finansowych wynikających z konieczności relokacji podmiotów gospodarczych i przeniesienia ich działalności do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Dotyczyć to powinno także złagodzenia negatywnego wpływu tej sytuacji na pracowników. Uważamy, że w/w projekt powinien przewidywać instrumenty do prowadzenia efektywnego dialogu z przedstawicielami państwa polskiego oraz wszystkimi podmiotami, których dotyczyć będzie otwarcie nowego lotniska. Celem tego powinno być zapewnienie aby takie podmioty mogły planować z wyprzedzeniem swoje strategiczne działania i być dobrze przygotowane do planowanych zmian. W ramach ww. programów postulujemy zorganizowanie odpowiedniego wsparcia dla firm przenoszących się do obiektów na nowym lotnisku (w tym z uwagi na konieczność równoległej pracy w dwóch obiektach przez czas, w którym uruchomione zostałyby nowe obiekty na terenie Centralnego Portu Komunikacyjnego).	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na swój charakter, przedmiotowy dokument nie odnosi się do wnioskowanej kwestii, która powinna zostać określona w dokumentach planistycznych przygotowywanych przez spółkę CPK.
59.	Finansowanie transportu lotniczego str. 205, dokument PRLC	Przedstawienie informacji odnośnie modelu kosztowego funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego.	Wskazujemy na brak informacji odnośnie modelu kosztów (funkcjonowania) dla Centralnego Portu Komunikacyjnego. Tymczasem z punktu przewoźników lotniczych doręczających przesyłki cargo takie informacje są kluczowe i powinny być znane podmiotom korzystającym z usług nowego lotniska z dużym wyprzedzeniem, aby miały możliwość przygotować swoją działalność do przewidywanego modelu.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na swój charakter, przedmiotowy dokument nie odnosi się do wnioskowanej kwestii, która powinna zostać określona w dokumentach planistycznych przygotowywanych przez spółkę CPK.

60.	Finansowanie transportu lotniczego str. 205, dokument PRLC	Przestawienie w miarę możliwości szczegółowego harmonogramu przenoszenia operacji pasażerskich i towarowych z Lotniska Chopina do nowego CPK	<p>W naszej ocenie stosowne dane w tym zakresie powinna być udostępnione z co najmniej 3-letnim wyprzedzeniem. Proszę wziąć pod uwagę, że nie jest możliwe w krótkim czasie przeniesienie terminalu kurierskiego w nowe miejsce.</p> <p>Po pierwsze integrаторы tacy jak np. DHL Express potrzebują przed przeniesieniem swojej działalności, wielu zgód zarówno wewnętrznych, jak i pochodzących od organów państwa. Ponadto, działalność operacyjna związana z wykonywaniem przewozów lotniczych wymaga implementacji złożonych procesów, a także wykorzystania zaawansowanego wyposażenia w postaci m.in. sorterów. Tych procesów oraz sprzętu nie można w prosty sposób przenieść do innych pomieszczeń/lokalizacji, chyba że będą one w pełni zgodne z istniejącymi specyfikacjami (tj. rozmiar i kształt dostosowane będą do istniejących, gwarantują bezpośredni dostęp od strony lotniska, niezbędnych ilość bram/doków dla samochodów ciężarowych, miejsca parkingowe i magazynowe itp).</p> <p>Nadto, w sytuacji zmiany lokalizacji, wskazujemy na konieczność zapewnienia przed przeniesieniem wszystkich wymaganych certyfikatów/zezwoleń (dot. odpraw celnych, zezwoleń ULC itp.), których uzyskanie wiąże się szeregiem formalności i zajmuje czas. Zależy nam aby taki transfer (z Lotniska im. Chopina do Centralnego Portu Komunikacyjnego) odbył się sprawnie, w szczególności żeby działalność na nowym lotnisku rozpoczęła się z momentem uruchomienia tam przewozu towarowego.</p> <p>Nasze doświadczenia z innych lokalizacji wskazują, iż przenoszenie procesów operacyjnych na tak dużą skalę z uwagi na ich złożoność musi odbywać się etapami. Zazwyczaj operacje pasażerskie przenoszone są do nowej lokalizacji w pierwszej kolejności, po czym następuje przeniesienie procesów operacyjnych.</p> <p>Szczegółowa diagnoza w zakresie wskazanych obszarów jest kluczowa dla wytyczenia celów związanych z Kierunkiem interwencji IV Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego oraz VII Ochrona środowiska w transporcie lotniczym. W konsekwencji, dla realizacji celów, niezbędne jest zabezpieczenie adekwatnych i dedykowanych środków finansowych na transformację energetyczną, całej infrastruktury naziemnej jak i floty powietrznej. Zaniedbanie w tym aspekcie może w przyszłości doprowadzić do ryzyka nie osiągnięcia zakładanych efektów związanych z ochroną środowiska. Dotyczy to obszarów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Infrastruktura portów lotniczych, operatorów usług handlingowych i MRO - jeden z ważniejszych elementów w łańcuchu lotniczego ruchu pasażerskiego i towarowego., który jednocześnie oddziałuje na środowisko (emisja CO2). Dlatego też pomijanie w opracowaniu branży przyczynić się może do: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nieadekwatnego i nierealistycznego zdefiniowanie celów Polityki dla lotnisk w Polsce,</li> <li>- niedoszacowania skali przeobrażeń w branży,</li> <li>- niedoszacowanej oceny potrzeb finansowych dla zapewnienia skutecznej transformacji energetycznej.</li> </ul> </li> <li>2. Flota samolotowa – konieczna modernizacja i wymiany floty u przewoźników lotniczych ze względu na wymogi redukcji emisji gazów cieplarnianych, w tym CO2, w niedługiej przyszłości. Proces wymiany floty na zeroemisyjną lub niskoemisyjną opartą na technologii m.in.: elektrycznej, wodorowej, hybrydowej lub wykorzystującej SAF wymagać będzie zaangażowania</li> </ol>	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na swój charakter, przedmiotowy dokument nie odnosi się do wnioskowanej kwestii, która powinna zostać określona w dokumentach planistycznych przygotowywanych przez spółkę CPK.
61.	4.1 Opis aktualnego stanu transportu lotniczego, str 23, Prognoza DIAGNOZA STANU TRANSPORTU LOTNICZEGO, str 30 PRLC	<p>Wskazane, aby w PRLC i Prognozie uwzględniono istotne elementy wpływające na stan środowiska:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- diagnozę stanu infrastruktury zlokalizowanej na lotniskach (budynki, budowle, wyposażenie);</li> <li>- diagnozę stanu urządzeń, pojazdów realizujących usługi okołolotniskowe/handlingowe (np. MRO, GSE, cargo, ochrona itp);</li> <li>- analizę możliwych kierunków rozwoju oraz możliwych zastosowania nowych, innowacyjnych technologii wspierających „zeroemisyjność” lotnisk w okresie prognozy (do 2030 z perspektywą do 2040), - diagnozę stanu floty (liczba statków powietrznych wiek, wpływ na środowisko itp).</li> </ul>	<p>Szczegółowa diagnoza w zakresie wskazanych obszarów jest kluczowa dla wytyczenia celów związanych z Kierunkiem interwencji IV Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego oraz VII Ochrona środowiska w transporcie lotniczym. W konsekwencji, dla realizacji celów, niezbędne jest zabezpieczenie adekwatnych i dedykowanych środków finansowych na transformację energetyczną, całej infrastruktury naziemnej jak i floty powietrznej. Zaniedbanie w tym aspekcie może w przyszłości doprowadzić do ryzyka nie osiągnięcia zakładanych efektów związanych z ochroną środowiska. Dotyczy to obszarów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Infrastruktura portów lotniczych, operatorów usług handlingowych i MRO - jeden z ważniejszych elementów w łańcuchu lotniczego ruchu pasażerskiego i towarowego., który jednocześnie oddziałuje na środowisko (emisja CO2). Dlatego też pomijanie w opracowaniu branży przyczynić się może do: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nieadekwatnego i nierealistycznego zdefiniowanie celów Polityki dla lotnisk w Polsce,</li> <li>- niedoszacowania skali przeobrażeń w branży,</li> <li>- niedoszacowanej oceny potrzeb finansowych dla zapewnienia skutecznej transformacji energetycznej.</li> </ul> </li> <li>2. Flota samolotowa – konieczna modernizacja i wymiany floty u przewoźników lotniczych ze względu na wymogi redukcji emisji gazów cieplarnianych, w tym CO2, w niedługiej przyszłości. Proces wymiany floty na zeroemisyjną lub niskoemisyjną opartą na technologii m.in.: elektrycznej, wodorowej, hybrydowej lub wykorzystującej SAF wymagać będzie zaangażowania</li> </ol>	Uwaga nieuwzględniona. PRLC jest dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju rynku lotniczego w Polsce. Formuła i rodzaj tego dokumentu nie przewiduje zaangażowania środków finansowych na realizację działań zawartych w dokumencie.
62.	Rozdział 1, strona 11, Prognoza OOŚ	<p>Zasygnalizowano w Prognozie OOŚ korzyści dla Lotniczego Pogotowia Ratunkowego z rozwoju małych lotnisk (faktycznie LPR korzysta z HeliPada/Ver Pada lub ląduje na drodze użytkowej czy w strefie przyszpitalnej, a zdecydowanie rzadziej na lotnisku), natomiast nie poruszono istotnej kwestii zbyt małej liczby lądowisk dla helikopterów w Polsce. Brakuje również odniesienia do nowoczesnych statków powietrznych eVTOL, które w przyszłości mogłyby zrewolucjonizować transport sanitarny. Rekomendujemy poszerzenie analizy o ww. aspekty</p> <p>Cytat: Dodatkowo pozytywny wpływ wynikać będzie z rozwoju małych lotnisk, z których w razie potrzeby korzystać będzie mogło Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.</p>	<p>Ze względu na znaczącą rolę społeczną Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, zasadne jest dokonanie analizy i wskazanie możliwych kierunków rozwoju i usprawnień dedykowanych dla tego obszaru.</p>	Uwaga uwzględniona. PRLC został uzupełniony o rolę małych lotnisk i lądowiska w stosunku do potrzeb Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.
63.	Rozdział 4.1, strona 23, Prognoza OOŚ	Konieczna jest korekta lub doprecyzowanie informacji nt. liczby pasażerów obsługiwanych przez Port Lotniczy im. F. Chopina w Warszawie. Cyt. "W latach 2004 – 2017 liczba pasażerów w transporcie lotniczym wzrosła z 9 mln do 40 mln. W tych latach Port Lotniczy w Warszawie im. Fryderyka Chopina obsłużył 16 mln pasażerów."	<p>W samym roku 2013 liczba obsługiwanych przez Port Lotniczy Chopina pasażerów wynosiła 10,7 mln. osób (dane w załączeniu jn.), tym samym w latach 2004-2017 liczba pasażerów musiała być znacząco większa.</p> <p>- h ps://pl.wikipedia.org/wiki/Lotnisko_Chopina_w_Warszawie</p> <p>- h ps://businessinsider.com.pl/wiadomosci/lotnisko-chopina-zkolejnym-rekordem-w-2017-roku-obsluzilo-1575-mlnpasazerow/wj2cw2h</p>	Uwaga uwzględniona. Zapisy zostały zweryfikowane.



64.	Rozdział 4.3, strona 32, Prognoza OOS	<p>Działanie nr 1 (treść j.n.), wskazane w PRLC (w ramach Kierunku interwencji IV: Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego) - przyjęto założenie, że wdrożenie działania nie będzie wywoływać bezpośrednich skutków w środowisku.</p> <p>Wnioskujemy o zmianę grupy działania nr 1 z drugiej na pierwszą, tj. z bezpośrednimi skutkami w środowisku.</p> <p>Rekomendujemy zmianę odpowiedzi dla działania nr 1 na: TAK</p> <p>Cyt., Działania w ramach przemysłu lotniczego - Działanie nr 1: Wsparcie innowacyjnych projektów polskiego przemysłu lotniczego oraz intensyfikacja współpracy polskich producentów z instytutami i ośrodkami badawczymi. – NIE”</p>	<p>Działanie nr 1 ma wpływ na środowisko. Projekty / firmy / startupy z tego obszaru mają kluczowe znaczenie dla rozwoju przemysłu lotniczego, uwzględniającego wymogi ochrony środowiska.</p> <p>Pozytywne aspekty, jak wykorzystanie SAF, czy elektrycznych/wodorowych samolotów to ingerencja w poprawę jakości środowiska. Konieczne jest motywowanie polskich innowacyjnych przedsiębiorców, aby realizowali swoje projekty z obszaru B+R, dla wsparcia produktów proekologicznych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Samo wsparcie działań innowacyjnych (instrumenty finansowe, prawne itd.) oraz współpraca z instytutami i ośrodkami badawczymi nie powoduje bezpośredniego oddziaływania na środowisko.</p> <p>Natomiast wspierane działania mogą oddziaływać na środowisko, jest to więc oddziaływanie pośrednie</p>
65.	Rozdział 7.2, strona 84, Prognoza OOS	<p>W ramach przytoczonego fragmentu nie przedstawiono analizy, związanej z redukcją hałasu na przestrzeni lat oraz nie wskazano realnych komponentów ograniczających zagrożenia związane z hałasem.</p> <p>Proponujemy również uzupełnienie listy konkluzji o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podjęcie działań dla zorganizowania finansowania zewnętrznego (w tym z UE) dla projektów mających na celu redukcję hałasu lotniczego</li> </ul> <p>Cyt. Na podstawie przeprowadzonej analizy projektu PRLC oraz innych, dodatkowych publicznie dostępnych dokumentów,</p> <p>ze względu na zasięg oddziaływania hałasu lotniczego powinno się uwzględnić (przyjąć), następujące - główne konkluzje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- W trybie pilnym opracować i wdrożyć nowe przepisy w zakresie ustanowionych dopuszczalnych poziomów hałasu emitowanego podczas startu, lądowania i przelotu statków powietrznych, ponieważ niezbędne jest ujednolicenie metody i prawne usankcjonowanie trzech wskaźników oceny: długotrwałego średnio rocznego poziomu dźwięku dla pory doby LDWN i pory nocy LN oraz chwilowego ekspozycyjnego poziomu dźwięku LAE dla pojedynczego zdarzenia akustycznego związanego z startem, lądowaniem lub przelotem statku powietrznego.</li> </ul> <p>- Opracowania optymalnej lokalizacji możliwości rozwoju</p>	<p>Kompleksowa analiza problemu emisji hałasu lotniczego i jego ograniczenia jest podstawą do dalszych działań legislacyjnych i technicznych w tym zakresie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zarówno w projekcie PRLC jak i w treści Prognozy oddziaływania na środowisko problematyka zeroemisyjności transportu problem hałasu lotniczego stanowi jeden z głównych filarów dokumentów. Należy podkreślić, że PRLC jest dokumentem kierunkowym, na ściśle określonym poziomie ogólności i określone w nim kierunki mają stanowić ramy do dalszych działań w danym zakresie.</p>
66.	Rozdział 7.2, strona 85, Prognoza OOS	<p>Przyjęto założenie, że wymiana pojazdów obsługujących lotniska na elektryczne jest szybka. Jest to błędne założenie ze względu na złożoność procesu (dotyczy również zmian w infrastrukturze lotniska), jak również koszty związane z taką wymianą. Brakuje wskazania realnych komponentów finansowych na zrealizowanie takich przedsięwzięć.</p> <p>Brakuje odniesienia / poszerzonych analiz w kontekście nowych komponentów technologicznych. W tym np.: eVTOL. Czyli elektrycznych pionowzłotów oraz innych potencjalnych zeroemisyjnych rozwiązań w tym UAM i drony.</p> <p>Cyt. Dokument PRLC zakłada konsekwentne zmierzanie zgodnie z trendami międzynarodowymi do zeroemisyjności transportu lotniczego. Niezależnie od tego jak daleka jest ta perspektywa znaczna część zadań może być zrealizowana bardzo szybko, np. wymiana pojazdów obsługujących lotniska na elektryczne, wzrost OZE w miksie energetycznym lotnisk, zwiększenie efektywności wykorzystania energii elektrycznej pochodzącej z OZE do zasilania samolotów podczas postoju. Wszystkie te działania będą ograniczać zagrożenia dla atmosfery i pośrednio dla zdrowia ludzi mimo generalnego wzrostu intensywności transportu lotniczego.</p>	<p>Problem zmierzania do zeroemisyjności transportu lotniczego został znacząco uproszczony bez wskazania realnych trudności z wdrażaniem rozwiązań. Konieczna jest pogłębiona analiza z uwzględnieniem nowych technologii i możliwości wsparcia finansowego.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zmiany w infrastrukturze lotniska umożliwiające wymianę pojazdów transportowych lotnisk na elektryczne są niewielkie i łatwe do wprowadzenia. Pozostałe "nowe technologie" są na etapie koncepcji lub prototypów i nie wiadomo czy uzyskają kiedykolwiek komercyjny wymiar, w szczególności zaś w horyzoncie czasowym dokumentu. Zmierzenie do zeroemisyjności transportu lotniczego jest ograniczone horyzontem czasowym dokumentu strategicznego</p>

67.	Rozdział 7.5, strona 100, Prognoza OoŚ	<p>Wskazanie na potrzebę redukcji spalin kopalnych jest słuszne, natomiast ich 100% eliminacja na rzecz biopaliw (szczególnie przy braku szczegółowych danych i analiz w tym zakresie) w całościowym planie jest ryzykownym kierunkiem dla firm z branży lotniczej.</p> <p>Rekomendujemy modyfikację treści.</p> <p>Cyt. Jak zauważono w dokumencie strategicznym, należy się spodziewać, że w odpowiedzi na wymagania stawiane przez program unijny Fit for 55, paliwa lotnicze muszą ulec drastycznej zmianie; zwiększeniu ilości biopaliw docelowo do 100% co prawdopodobnie wiąże się ze stosowaniem zwiększonej ilości dodatków, jednak na dziś nie udało się pozyskać konkretnych danych, a receptury w pełni zero-emisyjnych paliw lotniczych nie są obecnie znane.</p>	<p>W pakiecie Fit for 55, nie ma zapisu dot. zwiększenia wykorzystania biopaliw z kierunkiem docelowego zastąpienia nimi w 100% obecnych paliw kopalnych. SAF (biopaliwo), ma być rozwiązaniem przejściowym w trakcie opracowywania technologii elektrycznych / wodorowych, które w przyszłości mają zastąpić biopaliwa i wszelkiego rodzaju paliwa kopalne.</p> <p>1) <a href="https://www.transportpolicy.net/standard/eu-fuels-biofuel-policy/">https://www.transportpolicy.net/standard/eu-fuels-biofuel-policy/</a></p> <p>2) <a href="https://www.consilium.europa.eu/en/press/pressreleases/2022/06/27/fit-for-55-council-agrees-on-higher-targets-for-renewables-and-energy-efficiency/">https://www.consilium.europa.eu/en/press/pressreleases/2022/06/27/fit-for-55-council-agrees-on-higher-targets-for-renewables-and-energy-efficiency/</a></p> <p>3) <a href="https://www.europarl.europa.eu/news/en/pressroom/20230424IPR82023/fit-for-55-parliament-and-council-reach-deal-on-greener-aviation-fuels">https://www.europarl.europa.eu/news/en/pressroom/20230424IPR82023/fit-for-55-parliament-and-council-reach-deal-on-greener-aviation-fuels</a></p> <p>"Lotnictwo cywilne odpowiada za 13,4% całkowitej emisji CO2 z transportu w UE. Inicjatywa ReFuelEU Aviation jest częścią pakietu „Fit for 55 in 2030” , strategii UE mającej na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r., zgodnie z europejskim prawem klimatycznym."</p> <p>4) <a href="https://www.easa.europa.eu/en/light/topics/fit-55-and-refueleviation">https://www.easa.europa.eu/en/light/topics/fit-55-and-refueleviation</a></p> <p>"Aby osiągnąć unijne cele klimatyczne, oczekuje się, że do 2050 r. co najmniej 63% całego paliwa lotniczego wykorzystywanego w lotach</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Jak zauważono w dokumencie strategicznym, należy się spodziewać, że w odpowiedzi na wymagania stawiane przez program unijny Fit for 55, paliwa lotnicze muszą ulec drastycznej zmianie; zwiększenie ilości biopaliw prawdopodobnie wiąże się ze stosowaniem zwiększonej ilości dodatków, jednak na dziś nie udało się pozyskać konkretnych danych, a receptury w pełni zero-emisyjnych paliw lotniczych nie są obecnie znane. Biopaliwa z odzysku obciążone są dużą emisją CO2 w procesie produkcji. Uzyskanie zero-emisyjności do 2030 roku odpowiada ambicjom Komisji Europejskiej ale nie ma dotychczas wystarczającego wsparcia w rozwoju dojrzałych technologii w tym napędów elektrycznych i wodorowych dostępnych komercyjnie do roku 2030.</p>
68.	Rozdział 7.5, strona 100, Prognoza OoŚ Rozdział 12, strona 133, Prognoza OoŚ	<p>Poniższe sformułowanie dotyczące znikomego prawdopodobieństwa udziału samolotów z napędem elektrycznym/wodorowym do roku 2040 nie zostało poddane analizie rynku dla tego typu samolotów/ pojazdów.</p> <p>Rekomendujemy przeprowadzenie analizy w tym aspekcie, a po analizie odpowiednią modyfikację/rozszerzenie wniosków.</p> <p>Ukierunkowanie na rozwój samolotów/pojazdów z napędem elektrycznym/wodorowym jest ważne również pod kątem zapewnienia finansowania tego typu inwestycji kluczowych dla ochrony środowiska.</p> <p>Cyt. Wprowadzenie na dużą skalę samolotów z napędem elektrycznym i wyposażonych w ogniwa wodorowe jest mało prawdopodobne dla horyzontu czasowego 2030 i bardzo niepewne do 2040 r.</p>	<p>Wskazany zapis nie jest poparty analizami (w tym analizami rynkowymi, dla eVTOL, VTOL, sTOL, samolotów hybrydowych/elektrycznych i wodorowych). Zgodnie z predykcjami producentów ww. samoloty/statki powietrzne zostaną wprowadzone na rynek przed 2030 rokiem. Wprowadzenie takich rozwiązań na dużą skalę będzie możliwe dla tras regionalnych, dlatego konieczne jest już w tym momencie wspieranie ww. technologii oraz prowadzenie projektów B+R w ramach tego działania. Prosimy o zapoznanie się i uwzględnienie dostępnych analiz rozwoju tego segmentu rynku lotniczego, który na początku lat 30 XXI w. będzie miał szansę na odniesienie znaczącego sukcesu.</p> <p>1) <a href="https://aamrealityindex.com/">https://aamrealityindex.com/</a></p> <p>2) AAM Reality Index - <a href="https://aamrealityindex.com/aamreality-index">https://aamrealityindex.com/aamreality-index</a></p> <p>3) AAM Infra. Index - <a href="https://aamrealityindex.com/aaminfrastructure-index-1">https://aamrealityindex.com/aaminfrastructure-index-1</a></p> <p>4) ogólna diagnoza dla H&amp;E Planes - <a href="https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/horizonmagazine/how-hybrid-electric-and-fuel-aircraft-could-green-air-travel">https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/horizonmagazine/how-hybrid-electric-and-fuel-aircraft-could-green-air-travel</a></p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzenie rozwiązania technicznego na rynek nie oznacza automatycznie bardzo kosztownego zabiegu wymiany floty i zaplecza lotnisk. Sam proces badawczy i rozwojowy ma znikomy wpływ na środowisko; znaczący wpływ ma masowe zastosowanie rozwiązań. Na stronie unijnego projektu CORDIS czytamy: Średni okres eksploatacji lekkich samolotów wynosi ponad 30 lat. Branża lotnicza nie spieszy się z elektryfikacją silników lotniczych, mimo że odpowiednie technologie są już dostępne na rynku. Wynika to z faktu, że brak niezbędnej wiedzy specjalistycznej w zakresie technologii hybrydowej może zwiększać koszty konserwacji, zanieczyszczenie środowiska i zagrożenia dla bezpieczeństwa</p>
69.	Cały rozdział - Kierunek interwencji VII - dotyczący ochrony środowiska od str. 192	<p>Brak szerszego spojrzenia na kierunki rozwoju branży MRO w kontekście działań ochrony środowiska i obniżenia emisji CO2.</p>	<p>Treść rozdziału oscyluje wokół kierunków zmian dla linii oraz portów lotniczych, w szczególności w kwes i wykorzystania paliwa SAF jako kluczowego filaru osiągnięcia neutralności klimatycznej, co jest działaniem bezwzględnie niezbędnym w przemyśle lotniczym, jednak w PRLC brakuje szerszego kontekstu dotyczącego sektora podmiotów z zakresu napraw i konserwacji statków powietrznych. Mimo, że MRO jest mniej krytyczną gałęzią lotnictwa pod względem emisji CO2, strategia zrównoważonego rozwoju MRO wydaje się być istotną częścią gospodarki o obiegu zamkniętym. MRO powinna skoncentrować się na poprawie wydajności operacyjnej i infrastruktury oraz możliwie jak najdłuższej żywotności produktów, a co jest bezpośrednio z tym związane – operacjach dot. łańcucha dostaw (np. konsolidacja przesyłek, co pozwoli zmniejszyć emisję z łańcucha dostaw) oraz współpracy z dostawcami komponentów lotniczych.</p> <p>Działaniem priorytetowym w kwes i przejścia na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest kooperacja z wiodącymi dostawcami dla MRO. Producentom komponentów lotniczych oraz wyposażenia powinni odchodzić od produkcji opartej na surowcach nieodnawialnych i przechodzić na procesy produkcyjne bazujące na odnawialnych źródłach energii oraz materiałach, których żywotność pozwala na jak najdłuższe ich użytkowanie, a w ostateczności recykling, co przekłada się na zmniejszenie śladu węglowego oraz na zmniejszenie ilości wytwarzanych odpadów w operacjach MRO.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na swój charakter, Polityka lotnicza odnosi się do niektórych kwestii w sposób ogólny. Poruszone przez Państwa kwestie wymagają szczegółowego przeanalizowania. Projektodawca nie wyklucza wprowadzenia tej kwestii podczas ewentualnej przyszłej aktualizacji dokumentu.</p>
70.	Cały rozdział SYTUACJA RYNKU PRZEWOZÓW TOWAROWYCH (CARGO) W POLSCE, str. 71-74, PRLC	<p>Brakuje w treści dokumentu pełnego przedstawienia rynku cargo (z uwzględnieniem wszystkich jego segmentów) wraz z właściwymi statystykami – wskazane uzupełnienie informacji.</p>	<p>Przedstawienie segmentacji rynku cargo z podziałem na belly cargo, RFS, integratorów i pocztę jest konieczne dla rzetelnego obrazu sytuacji cargo. Jest to podstawa do dalszych analiz rynku i wskazywania problemów do rozwiązania.</p> <p>Brak takiego podziału powoduje, że wnioski dla obszaru cargo mogą być błędne. Opracowanie bazy na danych publikowanych przez m.in. przez ULC, które nie pokazują wolumenu w oparciu o segmentację rynku. Dla utworzenia kompletnej bazy danych statystycznych wymagane byłoby zebranie informacji od usługodawców handlingowych (agenci, porty lotnicze).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. PRLC jest dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju rynku lotniczego w Polsce i został stworzony na odpowiednim stopniu szczegółowości. Tworzenie szczegółowej bazy danych statystycznych na potrzeby opracowania wykracza poza potrzeby dokumentu.</p>

71.	Rozdz. SYTUACJA RYNKU PRZEWOZÓW TOWAROWYCH (CARGO) W POLSCE, str. 74, PRLC	Zapis wyróżniony jn. wskazuje na szczególne obciążenia proceduralne w Polsce vs standardy obowiązujące w UE, co faktycznie nie ma miejsca – wskazana korekta. Cytat: “Z uwagi na ograniczenia proceduralne (m.in. dodatkowe wymogi z zakresu ochrony wynikające z regulacji Unii Europejskiej, dodatkowe koszty dla przedsiębiorców)”	Regulacje są takie same w całej UE. Oczekiwania i podejście do kontroli poszczególnych ULC w danym kraju jest odmienne. Realnym problemem jest legislacja w Polsce dotycząca SUFO oraz brak możliwości komercyjnego wykorzystania psów (metoda K9) należących do straży granicznej czy KAS. Realnym problemem jest fakt, że w Polsce nie możemy wykorzystywać wszystkich dostępnych metod kontroli. Dlatego część towarów jest wywożona do portów poza Polską, gdzie takich ograniczeń nie ma.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapis został przededagowany.
72.	Rozdz. ANALIZA SWOT DLA TRANSPORTU LOTNICZEGO W POLSCE, Str. 83-87, PRLC	Wskazane wykonanie analiz SWOT dla każdego segmentu w zakresie branży lotniczej. Zamieszczona analiza SWOT zbyt ogólnikowo traktuje pozostałe obszary, w tym cargo.	Analiza SWOT powinna być opracowana indywidualnie dla każdego segmentu branży lotniczej, tj. rynku pasażerskiego, cargo, MRO itd. aby stanowiła podstawę dla stworzenia strategii działań i rozwoju odpowiednio dla każdego z tych segmentów.	Uwaga nieuwzględniona. W opinii projektodawcy, zawarta w dokumencie analiza SWOT jest wystarczająca na potrzeby PRLC. Analiza SWOT dla każdego obszaru wykracza poza kierunkowy charakter PRLC.
73.	Rozdz. RYNEK LOTNICZEGO CARGO W POLSCE, Strona 160, PRLC	Brakuje wskazania kierunku rozwoju cargo w szerszym kontekście z uwzględnieniem pogłębionej analizy stanu obecnego. Cytat: “Ten segment rynku w lotnictwie ma znaczący potencjał, który będzie mógł być wykorzystywany, jednakże wyłącznie w przypadku zapewnienia odpowiedniej infrastruktury portów lotniczych, jak również pełnej interoperacyjności z innymi rodzajami transportu.”	Głównym problemem rynku cargo jest brak odrębnego dokumentu w postaci strategii rozwoju. Sama zmiana infrastruktury nie jest wystarczająca do zatrzymania odpływu cargo z Polski. Najważniejsze jest otoczenie biznesowe – zmiana regulacji prawnych ułatwiających obrót przesyłk lotniczych, czy spójną wymianę danych pomiędzy uczestnikami rynku. Należy zwrócić uwagę na rynki konkurencyjne, w tym Budapeszt, który od kilku lat konsekwentnie realizuje strategię rozwoju prowadząc działania marketingowe, zmiany legislacyjne oraz rozbudowę infrastruktury. CPK powinno być projektem nie tylko dostarczającym odpowiednią infrastrukturę, ale również wehikułem zmian dla otoczenia biznesowego w połączeniu z silnym marketingiem międzynarodowym promującym dogodne warunki do tranzytu przesyłek lotniczych przez nasz kraj – zarówno przez linie lotnicze odpowiadające za podaż miejsca załadunkowego, jak i spedytorów odpowiadających za popyt na usługi linii lotniczych.	Uwaga nieuwzględniona. Należy mieć na uwadze charakter dokumentu - PRLC jest dokumentem kierunkowym, na dość dużym poziomie ogólności. PRLC nie wyklucza dalszych prac nad innymi dokumentami branżowymi.
74.	PRLC – cały dokument	Dokument pomija kwestię rozwoju koncepcji Single European Sky (Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna międzynarodowa koncepcja zarządzania przestrzenią powietrzną) w lotnictwie pasażerskim z koordynacją lotów poprzez jak najkrótsze odcinki pomiędzy portami lotniczymi. Dążenie do skrócenia tras to sposób na redukcję emisji zanieczyszczeń. Rekomendowane uwzględnienie kwestii koncepcji Single European Sky w PRLC.	Zrezygnowanie z dróg lotniczych i wykorzystywanie punktów nawigacyjnych w znaczny sposób może przyczynić się do ograniczenia spalania paliwa przez statki powietrzne latające nad kontynentem. Program realizowany jest od dłuższego czasu, ale wdrażany zbyt wolno. Każda operacja nie korzystająca z dróg lotniczych i wykorzystująca maksymalne skróty przy odlocie i dolocie do lotniska to minimum 5-10 minut lotu mniej. Biorąc pod uwagę skalę lotnictwa w UE, jest to jeden z kluczowych programów powodujących ograniczenie spalania paliwa, a tym samym redukcję emisji zanieczyszczeń. <a href="https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/singleeuropean-sky_en">https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/singleeuropean-sky_en</a>	Uwaga nieuwzględniona. Temat SES nie został pominięty i jest opinyany w dokumencie.
75.	Uwagi wstępne, strona 14, PRLC	Zasadne jest stworzenie scenariuszy przywrócenia komunikacji lotniczej do Ukrainy i Rosji po ustaniu konfliktu zbrojnego, w koordynacji z UE i innymi państwami. Godne przeanalizowania może być również rozważenie, czy i jaką rolę w procesie odbudowy rynku lotniczego Ukrainy mogą pełnić polskie podmioty branżowe (PAŻP, porty lotnicze, agenci handlingowi, linie lotnicze itp.).	Wskazane jest skoordynowane podejście mające na celu zapewnienie równych szans liniom lotniczym i uniknięcie sytuacji, w której Rosja rozgrywałaby poszczególnych przewoźników. Dlatego też podstawowym warunkiem normalizacji stosunków lotniczych z Rosją powinno być zniesienie obecnych barier i ograniczeń dotyczących przelotów nad terytorium Rosji do i z Azji Wschodniej. Rosja powinna uznać kraje europejskie za blok i zapewnić niedyskryminacyjne traktowanie przewoźników z UE.	Uwaga nieuwzględniona. Powyższe zagadnienie, a w szczególności normalizacja stosunków z Rosją jest zagadnieniem wykraczającym poza ramy PRLC.
76.	Krajowe Dokumenty Strategiczne, strona 27, PRLC	W kontekście Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku niezbędnym jest uwzględnienie stworzenia warunków obsługi celno-podatkowej (dot. przewozu ładunków cargo) oraz łatwe, czyli akceptowalne przez uczestników lotniczych łańcuchów dostaw warunki kompleksowo pojętego bezpieczeństwa w transporcie lotniczym. Najsukcesowniejszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie rozwiązań stosowanych np. w Holandii, gdzie system celno-podatkowy jest dobrze zorganizowany i zautomatyzowany. Warto zawrzeć w ww. Strategii dokładną analizę i zmianą panujących obecnie procedur oraz mechanizmów kontroli i monitorowania, w taki sposób aby poprzez automatyzację osiągnąć przejrzystość i jak najkrótszy proces obsługi cargo lotniczego. automatyzację osiągnąć przejrzystość i jak najkrótszy proces obsługi cargo lotniczego.	Warunki obsługi celno-podatkowej tworzone na wzór systemu holenderskiego pozwolą na przyspieszenie wszelkiego rodzaju formalności przy imporcie towarów. Przez to znacznie wzrośnie atrakcyjność Polski, jako kraju recepcyjnego dla e-commerce oraz Hi-Tech, czyli obu branż szczególnie wrażliwych na szybki proces celenia oraz obrotu podatkami ze względu na wartość potencjalnie wysokich podatków do zamrożenia. Holandia oraz Belgia jest pierwszym wyborem z tego właśnie powodu dla dużych importerów Hi-Tech oraz e-commerce. Sklonowanie tych przepisów i podejścia do ich realizacji zdecydowanie wpłynie na atrakcyjność oferty polskiej, jako kraju recepcyjnego = importowego drogą lotniczą. Funkcja „znanego nadawcy” to z kolei znacznie łatwiejsze i szybsze możliwości eksportu towarów drogą lotniczą, a więc wpływające bezpośrednio na atrakcyjność oferty polskiej, jako kraju z łatwym dostępem do rynków globalnych bez zbędnych ograniczeń. To też znaczne zwiększenie przepustowości aktualnej i przyszłej infrastruktury lotniskowej (terminali i magazynów) blokowanych obecnie ze względu na konieczność pracochłonnej procedury kontroli bezpieczeństwa opartej jedynie na skanowaniu aparatami rentgena. Obecna architektura rozwiązań polskich, w tym pracy lotnisk regionalnych na rzecz portów niemieckich i holenderskich (skanowanie cargo w Polsce po to, aby nie blokować portów rzeczywistego wylotu) jest na tyle atrakcyjne dla rynku, że z jednej strony nie powoduje żadnej stymulacji do zmiany, a z drugiej pozostawia Polskę w roli dostawcy podległego do infrastruktury zachodniej.	Uwaga uwzględniona częściowo. W PRLC zawarto informację nt. usprawnienia funkcjonowania służb celnych.

77.	Krajowe Dokumenty Strategiczne, strona 27, PRLC	<p>Wśród głównych założeń Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku nie zostało uwzględnione wytworzenie warunków obsługi bezpieczeństwa, które w kontekście przewozu cargo drogą powietrzną jest tak ważne. Warto zawrzeć plany wprowadzenia powszechnego uczestnictwa ulokowanych w Polsce eksporterów, jako „znanych nadawców” oraz technologii bezpieczeństwa (tj. skanery rentgenowskie, detektory materiałów niebezpiecznych, systemy identyfikacji), udziału służb celno-podatkowych w utrzymaniu bezpieczeństwa, zarządzania ryzykiem, etc.</p> <p>Ponadto należy wyznaczyć lub zaplanować inną niż dotychczas rolę dla portów regionalnych, które wspierają kształt rynku tak, żeby w Polsce nie opłacało się zostać znanym nadawcą.</p>	<p>Wytworzenie warunków obsługi bezpieczeństwa w kontekście przewozu cargo drogą powietrzną jest kluczowym aspektem, aby zapewnić bezpieczeństwo przewozu towarów oraz minimalizować ryzyko związanego z handlem i transportem. Obejmuje to zarówno bezpieczeństwo fizyczne towarów, jak i bezpieczeństwo samego procesu przewozu. Technologia cały czas się rozwija, na rynek wchodzi nowe rozwiązania, a w połączeniu z zautomatyzowanymi procesami celno-podatkowymi pozwoli na zmaksymalizowanie prędkości procesu.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. faktycznie nie porusza kwestii zaufanego nadawcy. Natomiast w PRLC zauważono tę kwestię. W opinii Projektodawcy zaprezentowane kwestie, mają zbyt szczegółowy charakter względem poziomu ogólności PRLC.</p>
78.	Krajowe Dokumenty Strategiczne, strona 27, PRLC	<p>Warto podkreślić, że wprowadzenie działań i środków opisanych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku ma między innymi na celu umożliwienie przedsiębiorstwom dostępu do światowych rynków, handlu międzynarodowego oraz wspierania globalnej wymiany towarów. Jest to możliwe poprzez modernizację i rozbudowę zintegrowanej infrastruktury transportowej dopełnionej odpowiednio wywarzonymi ramami prawnymi.</p>	<p>Zapewnienie dogodnych warunków do posiadania przez podmioty pozostające na terenie RP oraz oferty RP dla funkcjonowania gospodarki otwartej na rynki międzynarodowe pozwoli przedsiębiorstwom na rozwój, poszerzenie działalności oraz rozwój, wzmacniając tym samym gospodarkę.</p> <p>W przypadku globalnych inwestycji konkurencja na arenie międzynarodowej jest duża, więc wsparcie i podkreślenie ważności połączenia zintegrowanej infrastruktury transportowej z ramami prawnymi w kontekście rozwoju istniejących przedsiębiorstw. RP nie ma obecnie żadnej oferty dla obecnych oraz przyszłych potencjalnych partnerów lokujących produkcję na jej terenie w obszarze wsparcia ich globalnych łańcuchów dostaw. Dlatego powszechnym jest tworzenie lotniczych łańcuchów dostaw dla nowych fabryk w zaangażowaniu portów przede wszystkich niemieckich w zasadzie w momencie podjęcia decyzji o budowie nowych zakładów na terenie RP.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. PRLC został uzupełniony o wskazane kwestie na poziomie szczegółowości odpowiadającemu PRLC.</p>
79.	Diagnoza Stanu Transportu Lotniczego, Rola Lotnictwa w Budowaniu Konkurencyjności Gospodarki, strona 31, PRLC	<p>Informacje zawarte na stronie 31 dot. roli lotnictwa w budowaniu konkurencyjności gospodarki są nieprecyzyjne lub w rzeczywistości mają marginalny wpływ na rzeczywiste budowanie ww. konkurencyjności gospodarki. Brakuje również pełnej analizy właściwego wpływu – jak wszystkie te czynniki przyczynią się do zwiększenia konkurencyjności gospodarki Polski w praktyce. Tekst nie wyjaśnia jakie konkretne aspekty lotnictwa mają kluczowe znaczenie, ani jakie są najważniejsze obszary, które trzeba rozwijać.</p>	<p>Sugerujemy zwrócić uwagę na fakt, że polskie firmy spedycyjne nie posiadają zasięgu globalnego i każde poważne przedsięwzięcie związane z planowaniem i realizacją globalnego łańcucha dostaw jest realizowane przez spedycje z centralami w zachodniej części Europy. W takim sensie, że zawsze lub prawie zawsze architektami łańcucha są podmioty zagraniczne. Z naturalnych względów preferując rozwiązania wytworzone przez siebie i promujące zachodnią infrastrukturę.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na swój charakter, Polityka lotnicza odnosi się do niektórych kwestii w sposób ogólny. W opinii projektodawcy wskazane zagadnienie zostało poruszone w PRLC na tym samym stopniu szczegółowości co pozostałe.</p>
80.	Ogólna Sytuacja Rynku Lotniczego W Unii Europejskiej, Przewozy Cargo, strona 33, PRLC	<p>Oczywistym jest, że światowy rynek e-commerce ma duże znaczenie w kontekście przewozu air cargo, jednak nie jest to jedyny jego aspekt, a takie wrażenie odnosi się czytając stronę 33. Rynek e-commerce przechodzi przez wiele europejskich portów, co w wielu przypadkach uwarunkowane jest chociażby systemami celno-podatkowymi, czy długością procesów, a nie jest to wyjaśnione w tekście.</p>	<p>Niestety brakuje konkretów do wyciągnięcia jakichkolwiek wniosków.</p> <p>Przed wszystkim należy rozumieć, że RP jest zasilana wtórnie przez e-commerce, który pierwotnie, a więc w relacji bezpośredniej pomiędzy kontynentami nigdy nie dociera do Polski lub z Polski nie jest eksportowany. W Polsce mamy do czynienia wyłącznie z transferem pomiędzy sortowaniami zachodnimi, a polskimi. Pierwotny, a więc interkontynentalny ruch odbywa się do państw z Europy Zachodniej. W Polsce nie ma i raczej w najbliższym czasie nie będzie rodzimej, czy też lokalnej (CEE) linii lotniczej, czy też integratora, który mógłby tutaj założyć swoją bazę. Ten temat nigdy nie był w kręgu zainteresowania żadnej władzy i spowodował pełną podległość rynku polskiego wobec zachodnich rozwiązań.</p> <p>Istnieją jedynie 2 możliwości zmiany tego stanu rzeczy i obie są długotrwałe oraz 1 krótkotrwała:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. zaproszenie integratorów do zainwestowania na terenie RP potężnych środków w celu realizacji połączeń pierwotnych. W praktyce bardzo mało prawdopodobne.</li> <li>2. Wytworzenie w Polsce własnych linii lotniczych cargo, które integrując zadania linii oraz integratora stworzą ofertę na rynku.</li> <li>3. Dopuszczenie do rynku przewoźników azjatyckich do operowania w Polsce i oddanie tego rynku całkowicie w ich ręce.</li> </ol> <p>To i tak po spełnieniu warunków celno-prawnych na wzór konkurencyjnych z Europy zachodniej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowane działania w zakresie rozwoju e-commerce w Polsce wykraczają poza zakres PRLC.</p>
81.	Ruch krajowy z Lotniska Chopina, strona 67, PRLC	Ryanair oferuje także loty krajowe z Poznania.	Potrzeba aktualizacji	Uwaga uwzględniona. Informacje zostały zaktualizowane.
82.	Ruch międzynarodowy z Lotniska Chopina, strona 68, PRLC	Ryanair powrócił na Lotnisko Chopina w sezonie letnim 2023.	Potrzeba aktualizacji	Uwaga uwzględniona. Informacje zostały zaktualizowane.
83.	Sytuacja Rynku Przewozów Towarowych (Cargo) w Polsce, strona 71, PRLC	<p>Tutaj przedstawione są nieadekwatne dane. Nie da się bazując na wynikach długo sprzed pandemii tworzyć Polityki Rozwoju Lotnictwa z uwzględnieniem cargo. Błędny jest stwierdzenie, że CargoS IATA lub WorldACD nie przedstawia wolumenów cargo obsługiwanych przez RFS.</p>	<p>Dane są przestarzałe i nie odwzorowują obecnej sytuacji. Na przestrzeni tych lat nie tylko wydarzyła się pandemia, ale nastąpił ogromny rozwój sektora cargo w Polsce, co jest zupełnie pominięte w przedstawionej analizie.</p> <p>Brak rzetelności w argumentacji. Dokładnie zidentyfikowane ilości cargo transportowane przez RFS można znaleźć w CargoS IATA. Powszechnym jest w przestrzeni medialnej oraz „eksperskiej” posługiwanie się nieprawidłową nomenklaturą w kontekście przewozów RFS.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Wskazane zapisy zostały zmodyfikowane. Jednocześnie należy podkreślić, że jak wskazano we wstępie 2019 r. uznano za bazowy dla danych zawartych w dokumencie.</p>

84.	Sytuacja Rynku Przewozów Towarowych (Cargo) w Polsce, strona 72, PRLC	Niezrozumiałe jest łączenie wzrostu PKB z cargo na polskich lotniskach, ponieważ nie tylko polskie ładunki są obsługiwane na terenie naszego kraju. Wiele ładunków pochodzi z zagranicy i trafia u nas do transportu różnymi metodami (np. RFS), bądź są w transzycie. Zakładając, że rzeczywisty rynek polski jest czterokrotnie większy mierzenie wzrostów 25% próby w relacji do PKB jest błędne.	Nieprawidłowe wykorzystanie zestawienia PKB z cargo lotniczym ze względu na uwzględnienie cargo pochodzenia zagranicznego we wzrostach.	Uwaga uwzględniona. Zapis został skorygowany.
85.	Sytuacja Rynku Przewozów Towarowych (Cargo) w Polsce, strona 74, PRLC	Nieprawidłowe jest stwierdzenie, że „dość powolny wzrost wolumenu lotniczych przewozów cargo w Polsce wynika głównie z dominacji transportu drogowego”. Oczywiście argumenty przedstawione po tym stwierdzeniu są w jakimś stopniu prawidłowe, jednak nie są one czynnikami, które zaważają nad takim stanem rzeczy.	Choć przedstawione argumenty są prawdziwe, jednak są inne, bardziej kluczowe powody, dla których sytuacja wygląda tak jak wygląda. Do takich powodów należą: całokształt architektury łańcucha dostaw oraz pełnej dominacji spedytorów z kapitałem zagranicznym. Wpływają one na architekturę lotniczych łańcuchów dostaw.  To właśnie te dwa aspekty powinny być przedstawione i przeanalizowane jako argumenty ze względu na ich wagę.	Uwaga uwzględniona. Zapis został skorygowany.
86.	Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego, PRLC, oraz strona 22 - Cele polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r.	Zaskakuje brak w tej części jak i w całym opiniowanym dokumencie omówienia kluczowej roli jaką ma do spełnienia Urząd Lotnictwa Cywilnego w realizacji przedmiotowej Polityki. Proponujemy uwzględnienie dodatkowego podrozdziału który może przyjąć nawet formę dodatkowego kierunku interwencji – zapewnienie najwyższej jakości nadzoru lotniczego. Sugerujemy dokonanie odpowiedniego uzupełnienia na str. 22 PRLC: „Niezależnie od istoty priorytetowych działań związanych z rozwojem lotnisk i przewoźników lotniczych w Polsce należy również podkreślić jeszcze jeden warunek powodzenia Polityki Lotniczej – sprawność operacyjną oraz stabilność finansową instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (PAŻP) oraz nadzoru ruchu lotniczego (ULC)”.	W szczególności w obecnej formie/treści dokumentu nie porusza się problemu niedostatecznej etatyzacji oraz sposobu finansowania. Już w chwili obecnej budżet ULC nie przystaje do skali zadań, a w perspektywie realizacji Polityki różnica ta będzie wzrastać. Już teraz brak jest fachowców i chętnych do pracy w ULC – głównie ze względu na bardzo niskie zarobki, nie tylko jak na Warszawę, ale jak na inne urzędy państwowe będące w systemie służby cywilnej. Urząd który ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa i organizacji ruchu lotniczego w naszym kraju od lat pozostaje mocno niedofinansowany. Nie chodzi tu tylko o kwestie samych wynagrodzeń, ale także o budżet na realizację statutowych zadań, w tym udział w konferencjach międzynarodowych.	Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie poszczególne działania zostały przypisane m.in. Do ULC i PAŻP. Kwestie finansowania ULC i PAŻP wykraczają poza zakres PRLC.
87.	Wpływ CPK na lotniska regionalne, działania do realizacji, strona 111, PRLC	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.  należy powierzyć również PLL LOT/PGL oraz innym interesariuszom działającym na Lotnisku Chopina.	To również o postawy i działalności linii lotniczych, firm handlingowych i innych podmiotów działających na lotnisku Chopina zależeć będzie efektywne i terminowe przeniesienia operacji do nowego portu lotniczego.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC nie wyklucza udziału innych podmiotów w realizacji działań. W dokumencie wymieniono podmioty, których zadaniem będzie koordynacja realizacji działań.
88.	Łączność lotnicza w transporcie lotniczym, Trzecie zadanie, strona 119 PRLC	Sugerujemy uzupełnienie brzmienia trzeciego zadania:  Dostosowanie przepisów prawnych oraz polityki ekonomicznej i fiskalnej, sprzyjającej rozwijaniu połączeń lotniczych, w szczególności połączeń dalekodystansowych, w tym utrzymanie zwolnienia z podatku akcyzowego dla paliw lotniczych.	Rezygnacja ze zwolnienia podatkowego na paliwa lotnicze oznaczać będzie milionowe koszty dla przewoźników i skutkować będzie wzrostem cen biletów, ograniczeniem lotów, spadkiem PKB i przychodów z turystyki.  Zwolnienie z opodatkowania paliwa do silników odrzutowych wykorzystywanego podczas lotów międzynarodowych jest od dawna obowiązującą zasadą Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Zasada ta znajduje odzwierciedlenie w art. 24 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. (Konwencja Chicagowska) oraz w zasadach ICAO dotyczących podatków w dziedzinie międzynarodowego transportu lotniczego (Doc 8632). Jest to również wyszczególnione w art. 13 wzoru umowy o komunikacji lotniczej ICAO i stało się standardowym postanowieniem zawartym w dwustronnych umowach o komunikacji lotniczej.  Przyjęcie rewizji dyrektywy ETD w obecnym brzmieniu może wprowadzić podatek akcyzowy na paliwo lotnicze, co wiązać się będzie z olbrzymimi kosztami dla linii lotniczych. Środki te mogłyby zamiast tego zostać przeznaczone na dekarbonizację lotnictwa, w tym zakup nowych, niskoemisyjnych samolotów przez linie lotnicze.	Uwaga nieuwzględniona. Decyzja odnośnie kwestii podatku akcyzowego dla paliw lotniczych wykracza poza zakres PRLC.
89.	Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, strona 194 PRLC	Dążenie do zero-emisyjności, w perspektywie nakreślonej na poziomie EU (2050), wymagało będzie analiz kosztowych i decyzji zarządzających lotniskami, związanych przede wszystkim z kosztami pozyskiwania „zielonej” energii.	Mając na uwadze, że zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu lotniczego na środowisko wiąże się z ogromnymi kosztami dla przewoźników lotniczych i zarządzających lotniskami, właściwym wydaje się konieczność uwzględnienia w Polityce rozwoju lotnictwa instrumentów wspierających te podmioty, w obszarze ograniczenia emisji CO2. Cele wynikające z Europejskiego Zielonego Ładu w stosunku do sektora lotniczego są niezwykle ambitne, natomiast przewoźnicy lotniczy na skutek pandemii, zmuszeni są do redukcji kosztów. Wobec powyższego, w perspektywie rozwoju lotnictwa, aby zachować konkurencyjność sektora powinno się dążyć do ustanowienia funduszu lub programu sektorowego, który wspierałby działania operacyjne i technologiczne w obszarze redukcji zanieczyszczeń w sektorze lotnictwa. Tego typu działanie, gdyby zostało podjęte na poziomie unijnym, nie nosiłoby znamion niedozwolonej pomocy publicznej.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC jest dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju rynku lotniczego w Polsce. Z uwagi na charakter dokumentu nie przewidziano środków finansowych na realizację działań wskazanych w PRLC.
90.	Ochrona środowiska w transporcie lotniczym. Inicjatywa carbon offsetting and reduction scheme for international aviation (CORSIA) oraz system ETS, strona 194, PRLC	Komisja Europejska opublikowała komplet propozycji legislacyjnych, również w odniesieniu do sektora lotniczego, których efektem ma być ograniczenie emisji o 55% do 2030 roku w stosunku do roku 1990. W propozycji partycypować mają loty krajowe i międzynarodowe obszarze geograficznym stosowania systemu EU ETS. Pozostałe loty międzynarodowe (nieobjęte systemem EU ETS) podlegać będą mechanizmowi CORSIA.	Postulujemy o to by uwzględnić w Polityce dążenie do ustanowienia tylko jednego globalnego systemu offsetowania emisji CO2, którym powinna być CORSIA. Jednostronne narzucenie systemu ETS wewnątrz jak i na zewnątrz UE może powodować nie tylko konieczność dwukrotnego skompensowania tych samych emisji CO2 wewnątrz EU (równoległe w systemie ETS jak i CORSIA), ale też prawdopodobne działania odwetowe ze strony państw trzecich. System EU ETS powinien mieć zastosowanie tylko do wewnątrzunijnych lotów krajowych, które inaczej nie byłyby objęte żadnym systemem redukcji/kompensacji emisji CO2.	Uwaga przyjęta do wiadomości. PRLC zawiera wskazane informacje.
91.	Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, strona 78, PRLC,	Duża część propozycji legislacyjnych z pakietu Fit for 55 została już uchwalona lub uzgodniona między legislatorami, w tym przepisy dot. AFIR, EU ETS, ReFuel Aviation.	Potrzeba aktualizacji aspektów regulacyjnych z dziedziny ochrony środowiska w lotnictwie.	Uwaga uwzględniona. Zapisy zostały zaktualizowane.



92.	Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, strona 76, PRLC,	Przy realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu oraz uchwalania dokumentów z pakietu Fit for 55 należy skupić się na kwestiach środowiskowych, a nie fiskalnych.	Przyjęcie rewizji dyrektywy ETD w obecnym brzmieniu może wprowadzić podatek akcyzowy na paliwo lotnicze, co wiązać się będzie z olbrzymimi kosztami dla linii lotniczych. Środki te mogłyby zamiast tego zostać przeznaczone na dekarbonizację lotnictwa, w tym zakup nowych, niskoemisyjnych samolotów przez linie lotnicze.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
93.	Bezpieczeństwo i Ochrona Lotnictwa Cywilnego w Polsce, strona 82, PRLC	Oczywiście, że nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym odbywa się poprzez monitorowanie zagrożeń oraz analizę ryzyka, jednak nie Prezes ULC się tym zajmuje. Zdanie o „aktywnym identyfikowaniu nowych zagrożeń i podejmowaniu proaktywnych działań w celu zminimalizowania ich negatywnego wpływu na lotnictwo” w kontekście cargo oraz Prezesa ULC jest niepełne, odległe od rozwoju rynku cargo i bezcelowe, ponieważ w praktyce ULC nie wykonuje żadnych zadań związanych z promocją oraz stymulowaniem innych niż skanowanie x-ray sposobów wywołania bezpieczeństwa w eksporcie lotniczym.	Sugerujemy uwzględnić informacje, które rzeczywiście odnoszą się do faktycznie wykonywanych przez Prezesa ULC obowiązków, takich jak podejmowanie lub niepodejmowanie prac w zakresie zwiększenia udziału „Znanych Nadawców”. Niestety mimo tego, że jest to bardzo ważny element jego pracy to żadne takie działania nigdy nie były podjęte.	Uwaga nieuwzględniona. Wskazany fragment nie wyklucza podejmowania innych działań i nie jest niezgodny z rzeczywistym stanem.
94.	Wnioski, strona 103, PRLC	W części opisującej wnioski zupełnie zignorowane zostały kluczowe jednostki lotniczego łańcucha dostaw, które mają prawo decyzyjne, i to do nich należy ostatnie słowo, a dodatkowo posiadają wiedzę, którzy „niepraktykujący” uczestnicy branży lotniczej nie mają.	Uwzględnienie rzeczywistych decydentów ma największy wpływ na ustalenie celów strategicznych i priorytetów branży. Posiadają oni wiedzę i dane, których nie da się pozyskać z innych źródeł. Współpraca i uwzględnienie aktualnej architektury lotniczych łańcuchów dostaw ma ogromne znaczenie w kontekście pomocy w podejmowaniu bardziej trafnych i przemyślanych decyzji dotyczących rozwoju lotnictwa w kraju.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
95.	Wpływ CPK na lotniska regionalne, strona 110, PRLC	Nie tylko Lufthansa, ale również KLM, SAS i Finnair latają z polskich portów regionalnych.	Potrzeba aktualizacji informacji na temat polskich portów regionalnych.	Uwaga uzgodniona. Zapisy zostały zaktualizowane.
96.	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie, strona 173, PRLC	Również Uczelnia Łądzkiego w Warszawie oferuje kierunki w zakresie pilotażu.	Potrzeba aktualizacji informacji.	Uwaga uwzględniona. Zapisy zostały zaktualizowane.
97.	Żegluga powietrzna, str. 81, PRLC	Zdanie „Należy kontynuować proces modernizacji infrastruktury i systemów pod kątem innowacyjności działań, dostosowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych oraz doskonalenie kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną.”, zmienić na „(...) pod kątem innowacyjności działań, redukcji emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń, dostosowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych (...)”	Podkreślanie kwestii dążenia do bez emisyjności jest kluczowe dla istotnych dokumentów- takim jakim zostanie wdrożona Polityka Rozwoju Lotnictwa Cywilnego. Emisje zostają wytworzone nie tylko podczas lotu, ale i podczas działań naziemnych, dostosowanych, lub opierających się na infrastrukturze lotniska. Ten aspekt powinien być zawarty w dokumencie, w celu przedstawienia szerokiego zrozumienia roli modernizacji infrastruktury.	Uwaga przyjęta do wiadomości. W PRLC poruszono kwestię emisji zanieczyszczeń do środowiska - szczegółowe informacje znalazły się m.in. W dziale dot. zagadnień związanych z ochroną środowiska.
98.	Prognoza oddziaływania na środowisko, 7.5 Wpływ na realizację celu „Ochrona powietrza”, Strona 100	Poniższe zadanie zawiera nieprawdziwe informacje: „Podobnie w odniesieniu do transportu naziemnego i infrastruktury lotniskowej – zmiana paliwa i zastąpienie go paliwem pochodzenia biologicznego pozwala ewentualnie na zrównoważenie jedynie emisji CO2, nie gwarantuje jednak zmniejszenia emisji innych zanieczyszczeń powietrza.”	W perspektywie transportu naziemnego i infrastruktury lotniskowej możliwe już jest wykorzystanie napędów zero emisyjnych bez konieczności spalania paliwa. Zatem zapis jest niezgodny z prawdą. Zwłaszcza w perspektywie powstawania CPK, który stawia na naziemną flotę nisko emisyjną i zero emisyjną już na etapie projektowania.	Uwaga nieuwzględniona. W zakwestionowanym fragmencie mowa jest o zmianie paliwa na paliwo pochodzenia biologicznego, a nie na napęd zeroemisyjny.
99.	Prognoza oddziaływania na środowisko, 7.5 Wpływ na realizację celu „Ochrona powietrza”, Strona 100	Należy uzupełnić ten rozdział o ograniczanie emisji na lotniskach poprzez zmiany operacyjne takie jak kołowanie na jednym silniku po lądowaniu i zwiększenie użycia GPU zamiast APU. Oprócz tego, uważamy, że warto byłoby dopisać informację na temat tego, jak istotny wpływ mają porty lotnicze na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i hałasu na płycie lotniska poprzez definiowanie odpowiednich procedur (np. engine-run policy)	Zmiany procedur związanych z operacjami lotniczymi mogą przyczynić się do obniżania emisji przy starcie i lądowaniu.	Uwaga uwzględniona. Zapisy zostały uzupełnione w stopniu szczegółowości odpowiadającym PRLC.
100.	Prognoza oddziaływania na środowisko, Wpływ na realizację celu „Dążenie do neutralności klimatycznej i przygotowanie na zmiany klimatu”, Strona 101	Uwaga dotyczy zdania „Loty lokalne wypadają tu gorzej emitując 133g CO2 i 121g ekwiwalentu, co jest wyższym wynikiem nawet w porównaniu do indywidualnej podróży samochodem spalinowym (171g CO2).”, które jest niejasne.	Zdanie podaje emisje samolotu w g CO2 i gramach ekwiwalentu. Dla samochodu zastosowano tylko g CO2, przez co nie jest jasne czy samochód emituje substancje, produkujące eCO2. Informacja powinna zostać doprecyzowana.	Uwaga nieuwzględniona. Samoloty oprócz CO2 ze spalania paliw emitują duże ilości tlenków azotu (termicznych) i węglowodorów stąd potrzeba posługiwania się nie tylko CO2 ale eCO2. Samochody również emitują pewną ilość innych związków o potencjale przyczyniania się do ocieplenia klimatu - dane dotyczą sumy czyli eCO2
101.	Prognoza oddziaływania na środowisko, SOOŚ projektu dokumentu „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.).”, Strona 104	Uważamy, że zdanie „Ponadto dążenie do zero-emisyjności lotnictwa zakłada zmniejszanie emisji CO2 w samym lotnictwie w przypadku napędu elektrycznego oraz jedynie bilansowe zmniejszenie emisji w przypadku paliw AFS” zawiera błąd.	Wydaje się, że chodziło (na podstawie kontekstu zdania i tematyki dokumentu) o paliwa SAF (Sustainable Aviation Fuel)	Uwaga uwzględniona. Błąd został poprawiony

102.	Prognoza/ str 19, tabela 1	TABELA 1. STRATEGICZNE CELE OCHRONY ŚRODOWISKA I KRYTERIA OCENNE	<p>1 Opis w dokumencie odnosi się pobieżnie do aktualnej sytuacji, nie odnajdziemy w nim żadnych konstruktywnych uwag jak poprawić stan środowiska. Wynika to z tego, że nie ma w perspektywie czasowej objętej tym dokumentem żadnych racjonalnych technicznych możliwości zmniejszenia oddziaływania lotnictwa na środowisko. Nie można w związku z tym tworzyć planu, który już w chwili jego tworzenia zakłada, że stan środowiska się pogorszy. Takie plany w związku pogarszającym się stanem środowiska w tym szczególnie jakości wód i gleby nie może być zaakceptowany</p> <p>2. Raport nie przedstawia konieczności przesunięcia ruchu pasażerskiego i cargo na lotniska mniej oddziaływające na mieszkańców i przyrodę, a w szczególności dotyczy to ruchu cargo oraz ciszy nocnej (loty czarterowe)</p> <p>3. Dwa spośród analizowanych lotnisk zlokalizowane są na terenie otuliny parku krajobrazowego – są to Port Lotniczy Kraków-Balice na terenie otuliny Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego (w całości).</p>	Uwaga nieuwzględniona. Tabela przedstawia strategiczne cele ochrony oraz pytania określające kryteria oceny zidentyfikowana na podstawie analizy dokumentów strategicznych ochrony środowiska. Uwaga nie znajduje uzasadnienia w nawiązaniu do celu i zakresu tabeli.
103.	Prognoza / str 59 pkt 5.7 Wody podziemne	<p>pkt 5.7 Wody podziemne</p> <p>Na podstawie udostępnionych danych (źródło PGW WP, data pozyskania 14.06.2023 r.) poniżej wskazano lotniska, które znajdują się w odległości do 500 m od ujęć wód powierzchniowych lub ich stref ochronnych:</p> <p>– Port Lotniczy Kraków-Balice – częściowo na obszarze lotniska znajdują obszary zlewni wód rzeki Rudawa gdzie zgodnie z obowiązującym prawem nie można budować na takich terenach terminali paliw, zarządca lotniska mimo tego w Planie Generalnym uwzględniło budowę takiego terminala co pokazuje, że nawet przepisy ustawy OOS nie zatrzymały MPL Kraków Balice do znalezienia luki w prawie</p> <p>Port Lotniczy Kraków-Balice – na terenie lotniska znajduje się 10 ujęć wód, z czego wokół 5 ujęć ustanowiono strefę ochrony bezpośredniej. Sumarycznie w buforze do 500 m od lotniska znajdują się łącznie 33 ujęcia wód, z czego wokół 12 ujęć ustanowiono strefę ochrony bezpośredniej,</p>	<p>Autorzy raportu nie prezentują zagrożeń dla środowiska, jakie to lotnisko niesie od lat, czego dowodem jest bogata informacja prasowa o zatruciach Potoku Olszanickiego. Sprawę wielokrotnie nagłaśniało Stowarzyszenie Nasza Olszanica. Działania lotniska Kraków nie poprawiły trwale sytuacji, w sezonie 2022/23 były kolejne zatrucia potoku Olszanickiego.</p> <p>Do tego dochodzi realne i bardzo duże zagrożenie oddziaływania na rzekę Rudawę, która jest źródłem wody pitnej dla miasta Krakowa i sołectw przyległych do lotniska. Plan budowy bazy paliwowej na obszarze lotniska ujęty w Planie Generalnym budzi nie tylko protesty mieszkańców ale tworzy podwyższone zagrożenie katastrofy ekologicznej.</p> <p>Niestety ustawodawstwo w Polsce tworzy się nie po to by chronić środowisko a interesy lobby lotniczego czego potwierdzeniem są kolejne szokujące informacje o wydanych zgodach np. na budowę terminala paliw na terenie zlewni wód rzeki Rudawa gdzie organ środowiskowy (RDOŚ Kraków) bezrefleksyjnie zaakceptował wniosek inwestora</p>	Uwaga nieuwzględniona. Projekt polityki nie odnosi się do kierunków i zasad rozwoju konkretnych lotnisk. Na obecnym etapie oceny nie występują przesłanki by uznać, że polityka wpłynie negatywnie na ujęcia wód. Przeciwnie zakłada poprawę stanu środowiska, w tym wód. Dlatego w prognozie nie wykazano możliwości oddziaływania.
104.	Prognoza / str 64 5.9 Powietrze atmosferyczne		<p>Brak jest danych o zanieczyszczeniu spalinami pochodzącymi ze startujących samolotów. To ok. 2,4 tony spalnego paliwa tylko podczas operacji startu i wznoszenia na jedną operację statku powietrznego B737-800 a więc klasy samolotów dominujących w Polskiej przestrzeni powietrznej. Należy również podać informację jakie są związki pochodne procesu spalania i ich wpływ na zdrowie mieszkańców. Podane w raporcie dane pomijają zupełnie dane dotyczące lotnictwa, stąd należy uznać, że celowo pominięto negatywny wpływ lotnisk, szczególnie tych zlokalizowanych bardzo blisko aglomeracji miejskich jak Warszawa, Kraków, Gdańsk.</p> <p>Raport wymaga podania tych danych oraz jakie ograniczenia należy wprowadzić w obszarach szczególnie zagrożonych jak Kraków, gdzie regularnie przekraczane są normy jakościowe powietrza.</p> <p>Dostępne są badania, które łatwo zweryfikować i które potwierdzają, że jakość powietrza jest znacząco gorsza w promieniu do aż 4 km od lotniska. Mieszkańcy największych lotnisk regionalnych w Polsce potwierdzają, że zjawisko zanieczyszczenia jest szczególnie w bezwietrzne dni bardzo wyczuwalna, w powietrzu wtedy wyraźnie czuć woń unoszących się oparów substancji chemicznych i spalin. Naukowcy w szerokich opracowaniach wskazują, że jeśli woń jest wyczuwalna przez człowieka to znaczy, że poziom jego zanieczyszczenia jest wysoki i nie jest szkodliwy jeśli ekspozycja nań jest krótkotrwała. W przypadku ciągłej ekspozycji zwiększa się ryzyko zachorowań w tym na nowotwory. Nie uwzględnienie tych oddziaływań będzie złamaniem rozporządzenia Obowiązującego w Unii Europejskiej - rozporządzenie Komisji (WE) nr 1881/2006</p>	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa. Prognoza dotyczy globalnej oceny wpływu na środowisko.

105.	Prognoza / str 64 5.10 Klimat akustyczny	Najbardziej uciążliwe dla człowieka źródła hałasu to ruch samochodowy (ze względu na jego powszechność), ruch lotniczy (ze względu na intensywny charakter zjawiska oraz rozprzestrzenianie na dużych terenach zamieszkałych), a także przemysł działający w sposób ciągły lub czasowy. Wieloletnie trendy hałasu środowiskowego w Polsce wskazują z jednej strony na wzrost zagrożenia hałasem komunikacyjnym, z drugiej – na ograniczenie wzrostu i wystąpienie tendencji malejących w zakresie hałasu przemysłowego. Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) uznaje hałas za drugą najważniejszą przyczynę środowiskową złego stanu zdrowia (pierwszą z nich jest zanieczyszczenie powietrza). W 2018 roku WHO opracowała nowe wytyczne dotyczące redukcji hałasu w środowisku: „Environmental noise guidelines for the European Region, WHO, 2018” 43. W najnowszych wytycznych WHO uwzględniła – poza hałasem związanym z transportem – również hałas wynikający z działania turbin wiatrowych oraz hałas rekreacyjny. Dokument nie odnosi się w żadnym razie do problemu jaki stworzy intensyfikacja ruchu lotniczego na ludzi zamieszkujących strefy oddziaływania przez lotniska. Brak jest jakichkolwiek odniesień do hałasu, który generuje samo lotnisko takie jak hałas z płyty lotniskowej przez uruchamianie silników samolotów, kołowanie na płycie i drogach kołowania przez samoloty ciągła i w zasadzie niekończąca się rozbudowa lotnisk i remonty, które są nie mniej uciążliwe niż pozostałe operacje.	Brak wniosków co do perspektyw rozwoju poszczególnych lotnisk w związku z emitowanym hałasem w porze dziennej i nocnej. Brak jest badań naukowych o uszkodzeniach zdrowia spowodowanych hałasem, a przede wszystkim brakiem spokojnego snu. W związku z gęstą zabudową mieszkaniową wokół tego lotniska w Balicach i prawdopodobnie także innych lotniskach regionalnych w Polsce należałoby określić wartości krytyczne dla ruchu i poziomu hałasu po przekroczeniu którego zostaną podjęte konkretne działania. W przypadku lotniska w Balicach: 1. lotnisko rozpocznie proces wygaszania i wraz z amortyzacją infrastruktury rozpoczęcie budowy lotniska wspólnego dla aglomeracji śląskiej i krakowskiej (wymierne oszczędności finansowe i środowiskowe) ponieważ osiągnęło już punkt krytyczny – tzn, brak jest dla części domów warunków do życia 2. Wykup i odszkodowanie nieruchomości o charakterze mieszkalnych w promieniu 4 km i kontynuacja rozwoju lotniska a w przypadku braku zgody przez właścicieli nieruchomości wprowadzenie instytucji odszkodowania z odpowiednim wpisem do Księgi Wieczystej o ograniczeniach dla danej nieruchomości. Są dostępne zatwierdzone przez WHO badania, które potwierdzają, że ekspozycja na ciągły hałas ma bardzo negatywne skutki na zdrowie ludzi i może się objawiać konkretnymi chorobami takimi jak choroby wieńcowe wywołane stresem ale również choroby psychiczne.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy zakresu przedstawionego opracowania, a celem nie jest przedstawienie "badań naukowych o uszkodzeniach zdrowia ..". Każde lotnisko ma indywidualne plany działania uwzględniające również przepustowość akustyczną. Prognoza wskazuje na generalne tendencje pozwalające na strategiczne planowanie równomiernego rozwoju portów lotniczych. Problem lotniska Kraków - Balice pozostaje z kolei zbyt szczegółową kwestią szczególnie, że jest to lotnisko wojskowe współużytkowane.
106.	Prognoza / str 64 5.10 Klimat akustyczny	W 35% pomiarów w porze dnia oraz w 38% pomiarów w porze nocy stwierdzono występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Najwięcej punktów ze znacznymi przekroczeniami w porze nocy występowało w województwach dolnośląskim, śląskim i wielkopolskim. Pomiar hałasu lotniczego wykonano w latach 2017–2021 przy 39 lotniskach w 146 punktach pomiarowych. Pomiaru ciągłego (przez cały rok) prowadzono w 47 punktach wokół 9 największych lotnisk w Polsce, w żadnym z tych punktów nie odnotowano przekroczeń długookresowych poziomów hałasu. W 5 punktach odnotowano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w pojedynczych dniach w roku, przede wszystkim w porze nocy.	Brak jest danych o ograniczeniach ciszy nocnej na poszczególnych lotniskach. Autorzy pomijają zupełnie ustawę regulującą poziom hałasu w środowisku Brak jest informacji nt. trendów oddziaływania zanieczyszczenia hałasem poszczególnych lotnisk Brak jest informacji o tym, że przekroczenia hałasu w porze nocnej oznaczają wzrost zaburzeń zdrowotnych i zdrowia psychicznego. Straty społeczne są niewspółmiernie wysokie do zysku operatorów lotniczych	Uwaga uwzględniona w części dotyczącej ograniczeń związanych z emisją hałasu w porze nocy. W pracy nie będą omawiane aspekty "zaburzeń zdrowotnych i zdrowia psychicznego".
107.	Prognoza / str 71 i dalej	Podstawowymi konsekwencjami wariantu „0” dla środowiska związanymi z funkcjonowaniem lotnisk będzie wzrost zagrożenia hałasowego i wibroakustycznego w portach i na lotniskach. Oceniany dokument zakłada wystąpienie równowagi między negatywnym oddziaływaniem transportu lotniczego i pozytywnymi skutkami ekonomicznymi i społecznymi związanymi z rozwojem branży. W tym względzie polityka wpisuje się w paradygmat rozwoju zrównoważonego. Realizacja dokumentu będzie skutkować postępowaniem redukcji hałasu lotniczego u źródła zarówno w zakresie statków powietrznych jak i urządzeń oraz pojazdów pracujących w portach. Przewiduje się zwiększenie bodźców ekonomicznych (sankcji) ograniczających nadmierny hałas lotniczy. Jednym z możliwych instrumentów do zastosowania jest zakładane przez politykę zwiększanie uznanej w skali europejskiej i międzynarodowej certyfikacji środowiskowej.	Przedstawiana forma raportu jest jedynie biernym opisem sytuacji, której lobby lotnicze wpływa negatywnie na sprawy środowiskowe, w szczególności oddziaływania na lokalne skupiska ludności zastępując się zrównoważonym rozwojem. Otóż rozwój jest mocno nierównoważony, gdyż nie stosuje się wykupów nieruchomości na OOU, nie wprowadza się ograniczeń na lotniska aby dotrzymywały i tak słabych ograniczeń, mieszkańcom na granicy OOU nie proponuje się wykupów nieruchomości. Zyski płyną tylko w stronę branży lotniczej, nie ma nic co można nazwać „zrównoważonym” w obecnej polityce i państwa i instytucji powiązanych z lotnictwem	Uwaga nieuwzględniona. W ujęciu krajowym polityka wpisuje się w zasady rozwoju zrównoważonego. Lokalne problemy powinny być załatwiane w ramach stosowania prawa ochrony środowiska i przepisów uzupełniających.
108.	Prognoza / str 71 i dalej	Drugi obszar oddziaływań na środowisko identyfikowany przy ocenach rozwoju transportu lotniczego to hałas. Oceniany dokument zakłada wystąpienie równowagi między negatywnym oddziaływaniem transportu lotniczego i pozytywnymi skutkami ekonomicznymi i społecznymi związanymi z rozwojem branży. W tym względzie polityka wpisuje się w paradygmat rozwoju zrównoważonego. Realizacja dokumentu będzie skutkować postępowaniem redukcji hałasu lotniczego u źródła zarówno w zakresie statków powietrznych jak i urządzeń oraz pojazdów pracujących w portach. Przewiduje się zwiększenie bodźców ekonomicznych (sankcji) ograniczających nadmierny hałas lotniczy. Jednym z możliwych instrumentów do zastosowania jest zakładane przez politykę zwiększanie uznanej w skali europejskiej i międzynarodowej certyfikacji środowiskowej.	To jest pozbawione realizmu. Co to jest równowaga pomiędzy wzrostem hałasu lotniczego a życiem mieszkańców? W okresie Planu nie zostaną wprowadzone żadne przełomowe technologie lotnicze, które ograniczą hałas i z płyty lotniska i podczas operacji startów i lądowań. Hałas lotniczy dla mieszkańców w pobliżu lotnisk to: - brak ciszy w porach snu : dzieci od 21 do 7, dorośli 22 - 7. - to duże zakłócenia dnia w miesiącach wiosenno-letnich-jesiennych, kiedy tereny wiejskie żyją na podwórkach, okna są otwarte. Skutki ekonomiczne nie trafiają do poszkodowanych, a jedynie do branży lotniczej i częściowo do sektora turystycznego. Realne działanie bodźców ekonomicznych na nadmierny hałas widać na lotnisku Kraków, gdzie od czasu wprowadzenia „programu walki z hałasem” ilość operacji w porze nocnej wzrosła kilkusetkrotnie, operacje lotnicze kończyły się wcześniej o 23 a rozpoczynały o 6, aktualnie ostatnie loty są po 2 w nocy, a pierwsze rozpoczynają się po 5 nad ranem. Jest to fikcja.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt polityki zakłada zmniejszenie obciążenia środowiska przez lotnictwo również w zakresie hałasu. Lokalne zagrożenia należy rozwiązywać w oparciu o przepisy prawa ochrony środowiska i przepisy uzupełniające.
109.	Prognoza / str 71 i dalej	Ponadto polityka kładzie nacisk na właściwe planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Plany zagospodarowania przestrzennego mają gwarantować, że na terenach wokół lotniska nie będą w dalszym ciągu powiększane i tworzone nowe skupiska ludności, które mogłyby być narażone na oddziaływanie hałasu lotniczego.	Niektóre lotniska, jak np. Kraków kumulują te negatywne zjawiska, stąd konieczność rzetelnej analizy czy dalsze funkcjonowanie i rozwój tego lotniska w tym miejscu ma sens. Przykład bardzo wielu lotnisk europejskich jak Tempelhof w Berlinie, czy Lyon a nawet Okęcie pokazują, że lotniska zlokalizowane zbyt blisko centrów miejskich i skupisk ludności nie mają racji bytu.	Uwaga nieuwzględniona. Polityka kładzie nacisk na poprawę systemu planowania przestrzennego by unikać nowych zagrożeń. Nie określa w jaki sposób będzie realizowany rozwój lotniska w Krakowie. Będzie to przesądzone w procedurach strategicznych ocen planów miejscowych i ocenach oddziaływania na środowisko przedsięwzięć.
110.	Prognoza / str 71 i dalej	Można oczekiwać systematycznego wzrostu poziomu hałasu z ruchu lotniczego w związku z rozwojem lotnictwa cywilnego. Będzie on jednak hamowany wprowadzaniem nowych technologii.	Prosimy o podanie szczegółowo jakich technologii, w jakim horyzoncie czasowym, przez jakie firmy aktualnie wprowadzanych na rynek. Bez tego jest tylko pustosłowie, bo nie ma informacji o przełomowych zmianach w lotnictwie, które by miały nie tylko szybko nadejść, ale i szybko by zostały wprowadzone we wszystkich samolotach- olbrzymie koszty wdrożenia	Uwaga nieuwzględniona. Polityka zakłada wprowadzanie nowych technologii w lotnictwie ograniczających hałas, tworzy korzystne ramy do ich rozwoju. Zapis prognozy w tym zakresie jest prawidłowy.

111.	Prognoza / str 71 i dalej	Oddziaływanie skumulowane może nastąpić w przypadku nakładania się inwestycji kolejowych i drogowych lub morskich, lotniczych	Niektóre lotniska, jak np. Kraków kumulują te negatywne zjawiska, stąd konieczność rzetelnej analizy czy dalsze funkcjonowanie i rozwój tego lotniska w tym miejscu ma sens. Przykład bardzo wielu lotnisk europejskich jak Tempelhof w Berlinie, czy Lyon a nawet Okęcie pokazują, że lotniska zlokalizowane zbyt blisko centrów miejskich i skupisk ludności nie mają racji bytu.	Uwaga uwzględniona. W prognozie sformułowano działania minimalizujące oddziaływanie skumulowane.
112.	Prognoza / str 26	W ramach opisanego powyżej celu w obszarze transportu, SOR przewiduje następujące kierunki interwencji: 1. budowę zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce; 2. zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności; 3. poprawę efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe	Odniesienie do lotniska Kraków Plan Generalny zakłada inwestycje na poziomie 1 mld zł w cenach z 2020r. Za podobną kwotę przy podawanej przez lotnisko informacji o konieczności budowy nowej drogi startowej, terminala pasażerskiego, cargo, paliwowego, płyt postojowych można wybudować nowe lotnisko w miejscu odległym od skupisk ludzkich dogodnie położonym przy drogach krajowych i kolejowych. Takie podejście można uznać za efektywne wydawanie środków publicznych. Należy zauważyć, że dla klienta indywidualnego dojazd do lotniska nie jest codzienną barierą. Są to wyjazdy wakacyjne lub tzw. weekend break, gdzie na południowych polskich lotniskach widzimy sporo klientów z Czech i Słowacji i sąsiednich województw	Uwaga nieuwzględniona. Treść uwagi w kolumnie C, dotyczy alokacji środków finansowych na poziomie rządowym, a treść uwagi w kolumnie D, alokacji środków finansowych przez podmiot zarządzający portem lotniczym w Krakowie. Obydwie uwagi nieuzasadnione, pozostające poza kompetencjami oraz zdecydowanie odbiegające od przedmiotowego zakresu projektu Prognozy SOOŚ, uwzględniając aktualne przepisy dotyczące ochrony środowiska.
113.	Prognoza / str 74	Drugi obszar oddziaływań na środowisko identyfikowany przy ocenach rozwoju transportu lotniczego to hałas. Oceniany dokument zakłada wystąpienie równowagi między negatywnym oddziaływaniem transportu lotniczego i pozytywnymi skutkami ekonomicznymi i społecznymi związanymi z rozwojem branży	Co jest definiowane jako równowaga? Dotychczasowa praktyka to nieograniczony wzrost negatywnego oddziaływania lotnisk na okolicę. Gminy są pozbawione wpływów z podatków od portów lotniczych, wartość nieruchomości mieszkańców maleje, nie mogą liczyć na żadne odszkodowania i wyłączenia za godziną cenę. Kto i jakie odnosi zyski poza tanimi liniami lotniczymi? Jakie pozytywne skutki społeczne mogą odnieść mieszkańcy pozbawieni prawa do snu i wypoczynku?	Uwaga nieuwzględniona. Dokument zakłada zrównoważenie w skali krajowej oddziaływań negatywnych z pozytywnymi oddziaływaniami związanymi z aspektami ekonomicznymi i społecznymi. Polityka nie formułuje zasad rozwoju lotniska w Krakowie oraz planowanych tam przedsięwzięć. Konflikty w skali lokalnej należy rozwiązywać w ramach przepisów prawa.
114.	Prognoza / str 74	Przewiduje się odpowiednią organizację operacji lotniczych zmniejszającą uciążliwość hałasową, a także poprawę sposobu eksploatacji statków powietrznych w codziennych operacjach. Przewiduje się zwiększenie bodźców ekonomicznych (sankcji) ograniczających nadmierny hałas lotniczy	Co kryje się za tymi zapisami? Brak jest widocznych praktycznych wdrożeń. Nie ma żadnych danych w obiegu publicznym dotyczącym lotnictwa aby gdzieś takie działania były podjęte i przyniosły obniżenie obciążenia środowiska hałasem i spaliniami.	Uwaga nieuwzględniona. Polityka zakłada realizację opisanych zadań w przyszłości, co należy ocenić pozytywnie. I tak prognoza to ocenia.
115.	Prognoza / str 77	Hałas samolotów na terenach otaczających porty lotnicze jest akustycznym zjawiskiem uciążliwym dla ludzi i środowiska. Można oczekiwać systematycznego wzrostu poziomu hałasu z ruchu lotniczego w związku z rozwojem lotnictwa cywilnego. Będzie on jednak hamowany wprowadzaniem nowych technologii.	Jak wyżej. Nie ma żadnych nowych obiecujących technologii lotniczych, które by w horyzoncie czasowym objętego tym dokumentem miały cokolwiek zmienić. Zmiana może być tylko systemowa poprzez rozłożenie lotów na poszczególne lotniska z podziałem na: - ruch biznesowy i point to point, do i z hubów lotniczych ze wszystkich lotnisk - ruch cargo, loty nocne, loty czarterowe, city break – z lotnisk o najniższym negatywnym oddziaływaniu na środowisko - nawet niewielka poprawa parametrów hałasowych silników nie zrekompensuje dramatycznie ruchu lotniczego	Uwaga nieuwzględniona - w rozdziale tym w Prognozie odniesiono się do wniosków wynikających z innego, przyjętego już dokumentu. Nie ma więc uzasadnienia wprowadzenia zmian.
116.	Prognoza / str 77	W strefie ograniczonego użytkowania przy lotnisku Chopina zasięgi stref ponadnormatywnego oddziaływania hałasowego w porze nocnej Z2 wynoszą do ok. 6 km wzdłuż osi drogi startowej od granic lotniska. Oznacza to, że przy pozostałych lotniskach przy wzroście natężenia ruchu strefy te w przypadku realizacji wariantu „O” mogłyby sięgać od kilkuset metrów w osi poprzecznej do dróg startowych od granic lotniska do kilku kilometrów wzdłuż osi wzdłużnej dróg startowych licząc od granic lotniska	W Prognozie brak jest map obszarów OOU dla głównych lotnisk, ich prognozowanych zmian, analizy kosztów tych zmian, wskazania źródeł pokrycia kosztów	Uwaga nieuwzględniona - w rozdziale tym w Prognozie odniesiono się do wniosków wynikających z innego, przyjętego już dokumentu. Nie ma więc uzasadnienia wprowadzenia zmian. Nie ma też uzasadnienia dla analizy OOU i ich zmian i kosztów z tym związanych. Prognoza powinna bowiem odpowiadać poziomem szczegółowości do poziomu szczegółowości ocenianego dokumentu.
117.	Prognoza / str 79	Wydane dokumenty Unii Europejskiej, w tym materiały Parlamentu Europejskiego poprzedzające wydanie Zielonej Księgi Komisji Wspólnot Europejskich, określającego przyszłą politykę europejską w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, stwierdzają jednoznacznie, iż prowadzone uprzednio działania w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, w odróżnieniu od działań odnoszących się do innych komponentów środowiska, nie przynoszą zadowalających rezultatów. Zwrócono przy tym uwagę na niedostateczne zaangażowanie zarówno rządów, jak i społeczeństw, w efektywną walkę z hałasem środowiskowym. W związku z tym, mimo zaangażowania znacznych środków finansowych, stan klimatu akustycznego ulegał systematycznemu pogorszeniu.	Dokument nie przedstawia żadnych rozwiązań na polskim rynku lotniczym	Uwaga uwzględniona. Zostało sporządzone uzupełnienie.
118.	Prognoza / str 77	Poniższa klasyfikacja uwzględniła oficjalne dyrektywy zawarte w dokumentach UE, dotyczących oceny i zarządzania hałasem w środowisku. Zaproponowano tam, by poszczególne państwa, w zależności od swych możliwości technicznych i ekonomicznych przyjęły jeden z zestawów kryteriów oceny hałasu w środowisku, oznaczony w tabeli	Podane w tabeli wartości są nie reprezentatywne, gdyż zapisane w ustawie wzory obliczające hałas traktują dane w sposób zafałszowany. Płk hałasu w o wartości 120 dB trwający 30 sek jest rozkładany w czasie tak, że w porze nocnej samolot może startować co 14 min i normy będą spełnione, pomimo, że nikt nie jest w stanie spać spokojnie w interwale 13 minutowym.	Uwaga nieuwzględniona. Podane poziomy dotyczą poziomów równoważnych co nie odnosi się do jednorazowego zdarzenia akustycznego. Subiektywna ocena hałasu różni się zależnie od rodzaju źródła hałasu. W aktach prawnych w obowiązujących w Polsce dopuszczalny poziom dźwięku LAeq D ; LAeq N ; LDWN ; LN został podzielony na grupy: •hałas drogowy •hałas szynowy •hałas przemysłowy •hałas lotniczy •hałas od linii energetycznych.

119.	Prognoza / str 103	Obecne ograniczenia Lotniska Chopina uniemożliwiają rozwój sektora cargo. Ograniczenia liczby wykonywanych lotów w nocy, przestarzała infrastruktura cargo, ograniczona dostępność stanowisk postojowych, zwłaszcza dla samolotów szerokokadłubowych, stanowią twardą barierę dla wzrostu znaczenia cargo na Lotnisku Chopina w Warszawie	Te same zastrzeżenia dotyczą lotniska w Balicach a są plany jego rozbudowy. To jest namacalny przykład braku konsekwencji w działaniach organów, które oprócz dbania o interesy rynku lotniczego powinny przynajmniej zadbać warunki życia ludzi się nie pogorszyły. Tymczasem tworzy się ustawy, które wprost uderzają w sąsiadów lotnisk m.in. niedawne znowelizowana ustawa o OOU. To jest bardzo jaskrawe działanie na szkodę części obywateli RP i jawne łamanie ustawy zasadniczej.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
120.	Prognoza / str 105	Natomiast potencjał portów lotniczych w Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu predestynuje je do funkcjonowania jako głównych punktów dostępu do krajowej sieci transportowej.	Brak konsekwencji w podejmowanych działaniach jest rażący i jest kolejnym dowodem na to, że niniejsze opracowanie jest przygotowywane jako grunt pod dalsze niekorzystne zmiany ustawodawcze, które przyniosą korzyści dla lotnisk a straty dla części obywateli RP łamiąc przynależne im prawa. Lotnisko Kraków ma tylko pozornie dobre połączenie drogowe, gdyż codzienne długotrwałe korki na obwodnicy miasta, często w okolicy lotniska uniemożliwiają dojazd do niego w zaplanowanym terminie. Dobre połączenie z lotniskiem nie powinno być oceniane poprzez odległość od centrum miast tylko poprzez możliwości i czas dojazdu do niego. Podobna argumentacja zresztą jest używana w przypadku CPK. Tymczasem zarządzający lotniskiem w Balicach pod auspicjum tego samego ministra, który odpowiada ustawowo za sektor lotnictwa twierdzi że lotnisko w Balicach jest bardzo dobrze zlokalizowane bo blisko centrum Krakowa. Stoi to wyraźnie w sprzeczności z retoryką dla CPK i jest kolejnym dowodem na to, że nie chodzi tu o jakieś racjonalne przesłanki.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
121.	Prognoza / str 137	Plany Generalne Zgodnie z ustawą – Prawo lotnicze, minister właściwy ds. transportu zatwierdza plan generalny lotniska przedłożony przez zarządzającego lotniskiem, w zakresie jego zgodności z polityką transportową kraju, po zaopiniowaniu przez Prezesa ULC, po uzgodnieniu planu generalnego lotniska z Ministrem Obrony Narodowej, w odniesieniu do terenów zamkniętych oraz po uzgodnieniu z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego w zakresie zgodności z programami rządowymi dotyczącymi rozwoju kraju, w tym jego poszczególnych regionów. Powyższy, finalny etap poprzedzony jest konsultacjami projektu planu generalnego lotniska prowadzonymi przez zarządzającego lotniskiem z gminami, których tereny zostały objęte planem generalnym.	Na podstawie przypadku Gminy Zabierzów i lotniska Kraków oświadczamy, że Plan Generalny Lotniska został utajniony przed społeczeństwem, nie był konsultowany z samorządem i władzami gminy. Jeśli prawdą jest zapis o prowadzeniu konsultacji to należy wnosić, że któraś ze stron postępowania: Minister, Lotnisko Wójt Gminy Zabierzów naruszył prawo pomijając punkt konsultacji a w szczególności lotnisko i minister utajniając plan przed opinią publiczną. Nieprawdą jest też jak twierdziło lotnisko, że Plan Generalny nie mógłbyć upubliczniony ponieważ nawet jeśli umieszczono w nim (o groźno) dane poufne to dokument taki można bardzo łatwo zanonimizować.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
122.	Prognoza / str 138	Co do zasady głównym beneficjentem planu generalnego lotniska jest podmiot zarządzający tym lotniskiem. Powinien on jednak odpowiednio uwzględnić społeczno-gospodarczy i ekonomiczny kontekst użytkowania lotniska oraz interesariuszy, do których w szczególności należą: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, przewoźnicy lotniczy, drogowi i kolejowi, zarządcy infrastruktury drogowej i kolejowej, organy administracji rządowej i samorządowej, przedsiębiorcy oraz społeczność lokalna.	Społeczność lokalna jest kluczowa w tej debacie. Biznes może ulokować swoją działalność w dowolnej odległości od lotniska, zanieczyszczenie hałasem czy spalinią ma niewielki wpływ na ich biznes. Społeczność lokalna ponosi konsekwencje nie tylko oddziaływania bezpośrednio ruchem samolotów, ale także wzmocnionym ruchem samochodowym, parkingami, dostawami paliw, odbioru i dowozu cargo. Te uciążliwości są pominięte w Prognozie. Brak jest wyliczeń ile ruchu generuje lotnisko, jakie to są obciążenia środowiskowe. Tym bardziej należy zaznaczyć, że w praktyce lotniska nie praktykują konsultacji Planu Generalnego.	Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie zawarto zarówno sugestie uzupełnień PRLC, a także zdiagnozowano stan środowiska, w tym opisano kwestię emisji hałasu lotniczego. Zgodnie z obowiązującymi przepisami zrobiono to na poziomie szczegółowości dopasowanym do projektu PRLC.
123.	Prognoza / str 138	Warto w tym miejscu również podkreślić, że dla terenów objętych planem generalnym lotniska sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – zgodnego z zatwierdzonym planem generalnym lotniska - jest obowiązkowe. Ma to na celu zapewnienie optymalnych możliwości rozwoju lotnisk użytku publicznego, ochrony gruntów pod te lotniska i wyeliminowaniem potencjalnych przeszkód lotniczych oraz uwzględnienia tych obiektów w procesie planowania i zagospodarowania przestrzennego. Brak sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego albo niewłaściwe jego przygotowanie winno wszelkimi konsekwencjami obciążać podmiot obowiązany do jego przygotowania	W tym miejscu Dokument powinien wskazać które gminy w otoczeniu lotnisk zaktualizowały PZP a które jeszcze go nie wykonały	Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie zawarto zarówno sugestie uzupełnień PRLC, a także zdiagnozowano stan środowiska, w tym opisano kwestię emisji hałasu lotniczego. Zgodnie z obowiązującymi przepisami zrobiono to na poziomie szczegółowości dopasowanym do projektu PRLC.
124.	Prognoza / str 139	Za koordynację polityki przestrzennej na obszarach bezpośredniego otoczenia lotniska, celem zabezpieczenia terenów pod inwestycje lotniskowe oraz właściwego kształtowania kierunków zabudowy, w sposób jak najmniej ekspozycyjny na oddziaływanie hałasowe związane z lotniskiem odpowiedzialny powinien być zarząd województwa, na którego terenie zlokalizowano lotnisko użytku publicznego. Dodatkowo w zakresie koordynacji i planowania przestrzennego w otoczeniu lotniska powinna być koordynacja projektów prowadzonych przez GDDKiA, Zarządy Dróg Wojewódzkich i Powiatowych, PKP PLK, lokalne władze samorządowe. Koordynacja powinna uwzględniać działania mające na celu zabezpieczenie długofalowego rozwoju lotniska, zapewnienia terenów pod dalszą rozbudowę, ochronę przed hałasem dla mieszkańców regionu, a także bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych. Port lotniczy jest szczególnym przykładem punktowej infrastruktury transportu, której obecność ma wpływ na cały region, nie tylko jego najbliższą okolicę	Cały ten punkt jest przysłówiowym stawianiem wozu przed koniem. Lotniska w tym ujęciu są instytucją nadrzędną nad wszystkimi innymi. Faktem jest, że infrastruktura towarzysząca jest niezbędna, ale lotnisko jak każda inna spółka prawa handlowego powinna być na tych samych prawach i również ponosić koszty rozbudowy dróg dojazdowych i infrastruktury towarzyszącej. W przeciwnym wypadku będziemy mieli wiele chybionych inwestycji lotniskowych, które nie wytrzymają próby czasu, a koszty finansowe poniesie cały region.	Uwaga przyjęta do wiadomości.



125.	Prognoza / str 140	Obecnie funkcjonujące regulacje Prawa lotniczego, ustanawiające obowiązek uchwalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów wskazanych w PGL jako otoczenie lotniska, są niewystarczające dla zapewnienia efektywnego rozwoju otoczenia lotnisk	Czy autorzy prognozy mogli by zająć jednoznaczne stanowisko jaki ma być kierunek rozwoju portów lotniczych? Czy CPK, czy lotniska lokalne. Z całą pewnością polski rynek lotniczy nie będzie wstanie zapewnić podstawy ekonomicznego funkcjonowania wszystkich lotnisk, szczególnie jak powstanie towarzyszące CPK sieć kolejowa. Sumaryczna liczba klientów wszystkich polskich lotnisk w 2022/23 jest mniejsza niż planowany ruch na CPK, a liczba mieszkańców się zmniejsza, dodatkowo tego ruchu nie będą generować emeryci (blisko 1/3 społeczeństwa) Kolejna sprawa to przerzucanie na gminy kosztów funkcjonowania lotnisk gdy gminy nie uzyskują dochodów z tych lotnisk. Jaki mają mieć w tym interes?	Uwaga nieuwzględniona. W PRLC wskazano jasny kierunek rozwoju rynku lotniczego, zarówno w ujęciu CPK jak i lotnisk regionalnych.
126.	Prognoza / str 141 i 142	Port lotniczy musi stanowić integralną część systemu transportowego kraju lub regionu. Duże znaczenie ma prawidłowe wkomponowanie lotnisk w system transportowy miast, aglomeracji, regionów oraz właściwe organizowanie transportu naziemnego. Integracja portu lotniczego z transportem naziemnym jest niezwykle istotna z uwagi na to, że zwiększa dostępność portu lotniczego i umożliwia większej liczbie mieszkańców danego regionu korzystanie z usług lotniska lub usług świadczonych przez przewoźników lotniczych.	To sformułowanie wskazuje, że gminy i miasta mają porzucić plany rozwoju i utrzymania lokalnych dróg i środków transportu miejskiego i przeznaczyć je pod ruch napływających turystów. A jaki w tym mają interes lokalne społeczności? To jest zaprzeczenie idei zrównoważonego rozwoju. Turysta, który np. przylatuje na lotnisko Kraków generuje ruch turystyczny w całości poza gminą. Gmina nie otrzymuje podatków z tytułu nieruchomości czy wycinki drzew, a ma zapewnić dostawy wody, kosztem możliwości rozbudowy sieci wodociągowej dla mieszkańców gminy. Mieszkańcy gminy ponoszą koszt w postaci utraty wartości nieruchomości, braku miru domowego, ciszy nocnej, nadmiernego ruchu drogowego, obciążenia komunikacji podmiejskiej i in. Sprzeczność interesów jest ewidentna. Takie zadania powinny brać na siebie instytucje wojewódzkie	Uwaga nieuwzględniona. W przytoczonego zdania wynika, że gminy i miasta mają porzucić swoje plany rozwoju.
127.	Prognoza / str 192	Należy założyć, że od ok. 2035 r. powinny być dostępne seryjnie produkowane statki powietrzne zeroemisyjne	Proszę zapisać o jakie to statki powietrzne chodzi? Drony, balony, czy szybowce? Brak jest informacji producentów silników lotniczych jak Pratt&Whitney, GE czy Raytheon aby w nadchodzących latach dostępne były na rynku bezemisyjne silniki. Dodatkowo należy spodziewać się bardzo długiego czasu wymiany silników we flotach. Założenie w związku z tym nie ma żadnych podstaw i jest życzeniowe i nieracjonalne. Autorzy tego dokumentu nawet nie zweryfikowali, jak długo przygotowuje się w lotnictwie nowe typy statków powietrznych nie mówiąc o zmianach w technologii, które sugerują wprowadzenie do użytku silników elektrycznych. Z przekonaniem stwierdzamy, że dla typów statków powietrznych, które aktualnie przeważają w przestrzeni powietrznej są to maszyny, dla których nie są nawet prowadzone poważne prace nad prototypami a to oznacza że najbliższe 20 lat będą wykorzystywane SP z tradycyjnym napędem tzn z wykorzystaniem silników odrzutowych. Z kolei na tym założeniu przyjęto w niniejszym dokumencie szereg innych założeń co w naszym przekonaniu czyni ten dokument bezużytecznym	Uwaga nieuwzględniona. Prace nad taką technologią trwają i jak wynika z powszechnie dostępnych informacji takie statki powietrzne mają być dostępne w zakładanym terminie.
128.	Prognoza / str 193	Wodór jako paliwo lotnicze	Dywagacje te są na tyle futurystyczne, że przedstawianie ich w raporcie bez podania zagrożenia jakie niesie ze sobą to paliwo jest niepełne. Ołbrzymie zbiorniki wodoru na lotniskach byłyby tykającą bombą. W przeciwieństwie do pojazdów, gdzie nieszczelność układu może doprowadzić do śmierci kilku pasażerów w samolocie jest to zagrożenie dla ponad 200 osób.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC nie jest dokumentem traktującym o bezpiecznym przechowywaniu materiałów chemicznych. W dokumencie nie ma informacji nt. konkretnych technologii jakie mają być wykorzystywane np. do zabezpieczania paliwa wodorowego.
129.	Prognoza / str 197	Hałas lotniczy Należy dążyć do równowagi między negatywnym wpływem hałasu lotniczego, między innymi na zdrowie ludzi, jakością życia i pracy, a pozytywnym wpływem ekonomicznym funkcjonowania rynku lotniczego. Hałas lotniczy musi być ograniczany w miarę wzrostu ruchu lotniczego i przepustowości portów lotniczych.	Pomiędzy ideologią zapisaną w tym punkcie a rzeczywistością techniczną i prawami fizyki jest spory rozdzźwięk. Nie ma sposobu na ograniczenie hałasu przy rozwoju ruchu lotniczego. Jakość życia mieszkańców wokół lotnisk cierpi bardzo na zwrócenie wolumenu lotów, ale też na dewastowaniu reguły ciszy nocnej. Nie ma w Polsce wdrożonych żadnych mechanizmów pogodzenia funkcjonowania lotnisk na obszarach gęsto zaludnionych. Jedyną drogą do ta, którą obrała już dawno temu Europa, aby lotniska przenieść zdaleka od skupisk ludności: Berlin, Ateny, Lyon, Mediolan, londyńskie 3 lotniska i dziesiątki innych. Czas zerwać z praktyką nieuprawnionego ingerowania lotnisk w życie obszarów zabudowanych mieszkaniowych. To powinien być główny postulat prognozy. Jest na to wystarczająco dużo przykładów w Europie i na świecie. Zamiast generować problemy i pisać nic nie wnoszące raporty jak ten podnieść kwestię przenosin lokalizacji tych lotnisk, które jeszcze będą funkcjonować po powstaniu CPK w rejonach niskiego oddziaływania. Warto przy tym zauważyć duże wyludnianie się terenów wiejskich co znacznie ułatwia takie działania w niedalekiej przyszłości	Uwaga nieuwzględniona. Prognoza oddziaływania na środowisko ma na celu ocenę w jaki sposób wdrażanie PRLC będzie oddziaływało na środowisko. Wskazano działania mające na celu łagodzenie tego oddziaływania.

130.	Prognoza / str 198	<p>Plany zagospodarowania przestrzennego mają gwarantować, że na terenach wokół lotniska nie będą w dalszym ciągu powiększane i tworzone nowe skupiska ludności, które mogłyby być narażone na oddziaływanie hałasu lotniczego. Konieczna jest ścisła współpraca zarządzających lotniskami z władzami samorządowymi w celu planowania przestrzennego otoczenia lotnisk, ustalenia stref ochronnych wokół lotnisk, a na obszarze, na którym występują poziomy uciążliwości hałasowej i ograniczenia w zakresie zagospodarowania i korzystania z terenów. Problemem jest występujący w niektórych przypadkach brak jednomyślności pomiędzy polityką urbanistyczną miast a założeniami rozwojowymi lotnisk ...</p> <p>Należy podkreślić potrzebę konsekwentnego respektowania przez władze samorządowe (powiatowe, gminne) realizacji tych ograniczeń (miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy).</p>	<p>W tym przypadku należy postawić pytanie: czy na danym obszarze najpierw była strefa gęstego zamieszkania ludności i wyznaczone PZP czy lotnisko. Czy aby plan dla danego terenu nie powinien najpierw przewidzieć powstanie lotniska i infrastruktury towarzyszącej, a następnie ograniczyć możliwość osiedlania się i zabudowy na tych terenach? W takim układzie (jak to doświadczamy w krajach europejskich) nie ma konfliktów społecznych i barier rozwoju lotnisk. Projektowanie stref OOU na terenach od dziesięcioleci gęsto zaludnionych jest po prostu złym kierunkiem rozwoju</p> <p>Jeszcze raz spytam – a jaki gminy i ich mieszkańcy mają w tym interes? Czym takim są lotniska, że mają być ponad prawem?</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W opinii Projektodawcy każdy obiekt infrastrukturalny generuje, nawet niewielkie, oddziaływanie na środowisko. Należy mieć na uwadze, że w PRLC uwzględniono informację nt. prawidłowego zagospodarowania przestrzennego, którego celem ma być ograniczanie potencjalnego wpływu lotniska na środowisko. Jednocześnie informujemy, że w PRLC nie ma żadnych informacji mogących sugerować, że lotniska "mogą być ponad prawem".</p>
131.	Prognoza / str 198	<p>Zakazie wykonywania operacji lotniczych w określonych portach lotniczych przez najbardziej hałaśliwe typy statków powietrznych, bądź stosowanie sankcji ekonomicznych wobec przewoźników eksploatujących głośnie samoloty (opłaty hałasowe, opłaty za operacje nocne) i promowanie poprzez system opłat samolotów o najlepszych parametrach akustycznych</p>	<p>Kolejny pusty zapis w praktyce. Opłaty za operacje nocne są symboliczne, lotniska konkurują między sobą, kto przyjmie ostatni lot dnia (zwykle późniony), a ewentualny koszt opłaty przewoźnicy wkalkulują w cenę biletu</p>	<p>Uwaga przyjęta do wiadomości.</p>
132.	Prognoza / str 160	<p>Dalsze znaczące inwestycje w infrastrukturę terminalową planują lotniska w Katowicach, Lublinie oraz Krakowie. W przypadku tego ostatniego związane jest to z koniecznością przeniesienia obecnego terminala cargo ze względu na rozbudowę terminala pasażerskiego. Lotnisko w Krakowie ma przy tym sporą szansę na zaistnienie w przewozach cargo, dzięki planowanemu, ale odłożonemu w czasie ze względu na COVID-19, uruchomieniu większej liczby lotów do USA</p>	<p>Raport nie podaje żadnych parametrów oddziaływania transportu cargo. Lotnisko Kraków nie podało do publicznej informacji planów lotów, ile w tym będzie nocnych, jakiej klasy samoloty, o ile zwiększy to poziom hałasu i spalin. Wiadomo, że samoloty cargo są starszego typu, generują większe obciążenie środowiska, a wg. przedstawionego przez lotnisko raportu środowiskowego do Urzędu Marszałkowskiego parametry środowiskowe były tuż poniżej obowiązujących norm. Nie da się więc pogodzić wzrostu ruchu pasażerskiego i cargo z dotrzymaniem limitów środowiskowych.</p> <p>Wniosek – ruch cargo powinien być rozwijanych na dobrze skomunikowanych lotniskach Pyrzowice i Jasionka</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. PRLC jest dokumentem kierunkowym w którym nie są wskazywane konkretne do realizacji inwestycje.</p>
133.	Prognoza / str 160	<p>Specyfika lotnictwa sprawia, że regulacje prawne dotyczące tej dziedziny dotyczą wielu aspektów znajdujących się w rozmaitych, często z pozoru oddalonych od siebie dziedzinach prawa. Należy w szczególności wskazać na styk prawa lotniczego z takimi gałęziami jak: prawo administracyjne, w tym prawo budowlane, prawo ochrony środowiska, prawo ochrony konkurencji i konsumentów. Niebagatelne znaczenie w omawianym obszarze mają regulacje związane z bezpieczeństwem wewnętrznym oraz obronnością państwa</p>	<p>Odniesienie do prawa budowlanego ma sens, gdyż normy utrzymania niskiego poziomu hałasu wewnątrz budynków wymagają znaczącego podniesienia kosztów w budownictwie. Obronność państwa – raport powinien zasignalizować, że rozwój lotnisk strategicznych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie dużych miast jak Warszawa, Kraków niesie realne zagrożenie dla ludności cywilnej w czasie wojny, gdyż będą to obiekty w pierwszej kolejności atakowane i to wielokrotnie</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. PRLC dotyczy lotnictwa cywilnego a nie wojskowego.</p>
134.	Polityka rozwoju/ str 77	<p>Pakiet „Gotowi na 55 (Fit for 55)”</p>	<p>Raport zupełnie pomija cele Pakietu Fit for 55, który zakłada ograniczenie mobilności mieszkańców Europy</p> <p>To jest kluczowa sprawa, czy państwo polskie realizuje założenia tego pakietu czy wydaje miliardy złotych na rozbudowę lotnisk,</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Kwestia pakietu Fit for 55 została poruszona w PRLC.</p>
135.	Polityka rozwoju/ str 77	<p>Coraz większa liczba lotów oznacza zwiększoną liczbę odszkodowań za uciążliwość hałasową i coraz większe koszty z powodu ustanowienia obszarów ograniczonego użytkowania.</p> <p>Nasilają się także protesty społeczności lokalnych, które w sposób bezpośredni są narażone na działanie hałasu lotniczego.</p>	<p>Brak jest informacji nt. wypłaconych odszkodowań i z jakiego tytułu. Lotniska posiadając przewagę ekonomiczno-prawną i wsparcie organów państwowych w praktyce są wyjęte spod prawa.</p> <p>Protesty mieszkańców zupełnie nie zmieniają kierunku działań władz lotnisk, które wolą realizować politykę wzrostu zysków tanich przewoźników lotniczych niż kierować się dobrem lokalnych społeczności</p>	<p>Uwaga przyjęta do wiadomości. Dołączenie do dokumentu szczegółowych informacji nt. kwot wypłaconych odszkodowań nie stanowiłoby żadnej wartości dodanej.</p>
136.	Polityka rozwoju/ str 77	<p>Powyższy problem stwarza także ryzyko wystąpienia nadużyć w tym zakresie, w szczególności w kontekście licznych wątpliwości odnośnie poprawności metodologii sporządzania sądowych wycen</p> <p>w celu ustalenia wysokości odszkodowania. Ich wysokie kwoty stanowią ogromne obciążenie finansowe dla portów lotniczych, dla których utworzono obszar ograniczonego użytkowania.</p> <p>Porty lotnicze, dla których ustanowiono obszary ograniczonego użytkowania są zobowiązane, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556, do wypłaty odszkodowań, bądź rekompensat za dostosowanie akustyczne budynków dla właścicieli nieruchomości położonych wewnątrz danych obszarów.</p>	<p>Nadużycia występują wyłącznie po stronie sektora lotniczego.</p> <p>Lobby lotnicze w bieżącej i poprzedniej kadencji Sejmu wielokrotnie zmieniało prawo aby uciec od odpowiedzialności prawno-finansowej. Jest to sprzeczne z zapisami Konstytucji, zasadą zrównoważonego rozwoju. Obywatel jest systematycznie pozbawiany możliwości otrzymywania realnych odszkodowań, jak to miało miejsce w przypadku mieszkańców wokół lotniska Radom</p>	<p>Uwaga przyjęta do wiadomości.</p>
137.	Polityka rozwoju/ str 78	<p>Hałas lotniczy poza obciążeniem finansowym dla portów lotniczych, stanowi także barierę rozwoju danego lotniska.</p>	<p>Lotniska pobierają z tego tytułu dodatkowe opłaty. Za to koszty zdrowotne i pogorszenie komfortu życia ponosi wyłącznie ludność.</p> <p>Petycje mieszkańców skierowane do władz lotnisk, samorządów wojewódzkich, organów państwa chowane są do szuflad i nie tylko że nie są brane pod uwagę, ale są również zatajane przed radnymi i opinią publiczną jak to miało miejsce w Sejmiku Małopolskim. Autorzy raportu nie podjęli żadnych starań podania w nim ile tysięcy ludzi cierpi wokół najgorzej pod tym względem lotnisk. Dla samego Lotniska Kraków jest to blisko 15 tysięcy.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Problem hałasu lotniczego, także w ujęciu wpływu na ludzi stanowi istotną część dokumentu.</p>

138.	Polityka rozwoju/ str 78	Pakiet „Gotowi na 55 (Fit for 55)” zawiera także istotne z punktu widzenia branży transportu lotniczego projekty rozporządzeń w sprawie m.in. wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji	Brak rozwinienia jak ten pakiet ma być w praktyce realizowany wg. unijnym zaleceń / wymogów. Jest to kluczowy punkt dla całości prognozy, jednak autorzy dokumentu całkowicie pominęli cele, wymagania, wskaźniki, metody egzekwowania nowej polityki klimatycznej. Brak wyjaśnienia w dokumencie jakie statki powietrzne spełniają wymóg niskoemisyjności	Uwaga nieuwzględniona. Kwestia pakietu Fit for 55 została poruszona w dokumencie na poziomie szczegółowości odpowiadającym PRLC.
139.	Polityka rozwoju/ str 78	Hałas lotniczy stanowi problem nie tylko dla mieszkańców terenów wokół lotnisk, ale i dla portów lotniczych. Stwarza zarówno ograniczenia finansowe, jak i infrastrukturalne dla portów lotniczych. Wraz ze wzrostem rynku lotniczego wzrastają także koszty „środowiskowe” rozwoju sektora transportu	Brak jest w raporcie wskazania które porty lotnicze są szczególnie niebezpieczne dla środowiska i mieszkańców	Uwaga nieuwzględniona. PRLC wskazuje na zjawisko
140.	Polityka rozwoju/ str 42	Nasylenie ilością lotów na mieszkańca	Raport nie uwzględnił podziału na loty krajowe, europejskie i międzykontynentalne	Uwaga uwzględniona. Wskaźnik mobilności zostanie zdefiniowany.
141.	Polityka rozwoju/ str 50 i 51	Obecnie niemal z każdego miejsca w Polsce można dostać się do najbliższego lotniska regionalnego w ciągu maksymalnie 120 minut jazdy samochodem. Przeważająca część mieszkańców kraju ma dostęp do najbliższego lotniska nawet w ciągu maksymalnie 90 minut jazdy samochodem	W dokumencie pominięte zostały możliwości rozłożenia na poszczególne lotniska funkcji np. cargo, np. Lotnisko w Rzeszowie balansuje na granicy progu rentowności – to tam powinno się rozwijać cargo ze względu na dobre skomunikowanie z autostradą A4 i drogą Via Baltica. Tymczasem lotnisko Balice zamierza budować terminal cargo za 77 mln PLN	Uwaga nieuwzględniona. PRLC wyznacza kierunki rozwoju lotnictwa w Polsce, nie wskazując lokalizacji poszczególnych inwestycji. Zgodnie z PRLC inwestycje powinny mieć m.in. uzasadnienie ekonomiczne.
142.	Polityka rozwoju/ str 77	Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko jest jednym z priorytetów Rządu RP. Wszystkie działania ukierunkowane na osiągnięcie neutralności klimatycznej powinny być realizowane w sposób zrównoważony, uwzględniający także aspekt negatywnego wpływu na gospodarkę Polski. Bezpieczeństwo ekologiczne Polski oraz wysoka jakość życia mieszkańców Polski zostały ujęte w przyjętej przez Rząd RP „Polityce ekologicznej państwa 2030	Polityka rządu stoi w jawnej sprzeczności z cytowanym zapisem, czego przykładem jest Plan Generalny dla lotniska Kraków podpisany przez p. ministra A. Adamczyka, w którym jest zaplanowana budowa nowej drogi startowej pomimo nie spełnienia wymogów środowiskowych.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Należy mieć na uwadze, że PRLC w danym momencie znajduje się na etapie konsultacji więc nie można oceniać zgodności z zapisami PRLC wcześniej realizowanych i rozpoczętych inwestycji.
143.	Polityka rozwoju/ str 77	Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu lotniczego na środowisko powinno być jednym z priorytetów dla portów lotniczych oraz przewoźników lotniczych w Polsce. Sektor lotniczy powinien wnieść istotny wkład w redukcję globalnych emisji zanieczyszczeń	W dokumencie nie przedstawiono/ zaproponowano żadnych faktów które by potwierdzały realne działania lotnisk. Nie pokazano rozwiązań technicznych i organizacyjnych.	Uwaga nieuwzględniona. Kwestie środowiskowe stanowią jeden z filarów PRLC. Projektodawca zaproponował szereg działań w zakresie szeroko rozumianej "ochrony środowiska".
144.	Polityka rozwoju/ str 88	Przy tych wszystkich elementach obszar żeglugi powietrznej uwzględniać musi aspekty ekologiczne, w tym uciążliwość lotnictwa dla mieszkańców. W dalszym ciągu konieczne jest wdrażanie i rozwijanie procedur wpływających na redukcję zużycia paliwa i emisję CO2, oraz procedury operacyjne ograniczające zasięg oddziaływania hałasu podczas operacji startów i lądowań	Brak jest odwołania do dokumentów rządowych, które by potwierdzały faktyczne działania w tym kierunku	Uwaga nieuwzględniona. W Polskim prawie istnieje szereg przepisów dotyczących ochrony przed zanieczyszczeniami środowiska i m.in. Hałasem - np. zapisy Ustawy Prawo ochrony środowiska.
145.	Polityka rozwoju/ str 101	Głównym czynnikiem ograniczającym przepustowość na Lotnisku Chopina są uwarunkowania środowiskowe. W praktyce zmiana parametrów przepustowości środowiskowej wiązałyby się z koniecznością rozszerzenia obszaru ograniczonego użytkowania i znacznymi kosztami z tytułu wypłaty odszkodowań dla mieszkańców. W przypadku naruszenia Obszaru Ograniczonego Użytkowania (OOU), zarządzający lotniskiem może być narażony na wysokie odszkodowania związane z ochroną akustyczną dla nowych terenów, dla których z powodu hałasu lotniczego nie są dotrzymane standardy ochrony środowiska w zakresie dopuszczalnych limitów hałasu. Lotnisko Chopina objęte jest ograniczeniami środowiskowymi, w tym zakazem planowania lotów w godzinach 23:30-5:30.	Raport pomija lotnisko Kraków, na którym w praktyce nie ma ciszy nocnej, lotnisko prowadzi wrogą wobec mieszkańców politykę środowiskową poprzez plan budowy terminala cargo, paliwowego, nowej drogi startowej, rozwoju cargo oraz poszerzania oferty operacji lotniczych w porze nocnej robiąc z lotniska „nocny parking” dla ostatnich lotów dnia dla tanich przewoźników. Te loty dodajemy są często spóźnione o nawet 2 godziny co powoduje, że operacje lądowań i hamowań po wyładowaniu odbywają się nawet po godzinie 2 w nocy. Nadzorujący to p. minister A. Adamczyk nie tylko ignoruje te problemy ale też aktywnie wspiera lotnisko w takich działaniach sprzecznych z założeniami rządowymi w zakresie ochrony środowiska.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC jest dokumentem na dość dużym stopniu ogólności i nie sposób opisać w nim wszystkich szczegółów związanych ze wszystkimi lotniskami w Polsce. Kwestie ochrony przed hałasem lotniczym stanowią jeden z ważniejszych obszarów PRLC.
146.	Polityka rozwoju/ str 198	Zarządzający portami lotniczymi oraz przewoźnicy lotniczy, wraz z PAŻP powinni dolożyć wszelkich starań w celu opracowania oraz wdrażania nowoczesnych procedur operacyjnych ograniczających hałas lotniczy podczas operacji lotniczych. Procedury te powinny dotyczyć zarówno operacji związanych ze startem, bądź lądowaniem statku powietrznego i być uzależnione od lokalizacji danego lotniska. Specyficznym rodzajem ograniczania poziomu hałasu lotniczego może być wprowadzenie znacznego ograniczenia lub całkowitego zakazu operacji lotniczych w porze nocnej.	Założenie bardzo miękkie, pozostające wyłącznie w retoryce. Władze lotnisk w domenie publicznej ani zapowiedziach ani podczas konferencji nie podają żadnych konkretnych postanowień, które by mogły być zapowiedzią takich działań. Wręcz przeciwnie. Co oznacza zapis, że procedury powinny ograniczyć hałas? Jak? Jakie konkrety postulują autorzy raportu? Gdzie i jak zostały wdrożone na innych lotniskach europejskich?	Uwaga nieuwzględniona. W kwestionowanym zapisie zawarte są informacje o które wnioskodawca pyta. Jednocześnie należy podkreślić, że lotniska w Polsce stosują szereg środków mających na celu ograniczenie hałasu.
147.	Polityka rozwoju/ str 199	Należy rozważyć zmiany metodologiczne wyznaczania wskaźników dobowych hałasu, które pozwolą na efektywniejsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury portów lotniczych. Wskaźniki hałasu oraz metody ich szacowania, które mają zastosowanie do długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska powinny zostać dostosowane do realiów panujących obecnie w środowisku i transporcie. Wszelkie zmiany norm hałasowych oraz metod ich szacowania powinny zostać poprzedzone rzetelnymi i obiektywnymi analizami i badaniami, uwzględniającymi wpływ hałasu na zdrowie ludności.	Kierunek zmian powinien być wskazany. Czy chodzi o poluzowanie norm czy zaostrzenie? Do wiadomości podaje informację, że wprowadzony program ochrony przed hałasem na lotnisku Kraków przez Sejmik Małopolski na podstawie obecne obowiązujących norm pozwala bez żadnych ograniczeń ilościowych prowadzić operacje w porze dnia a w porze nocnej jedna operacja startu może się odbywać co 14 min. Ten tekst jest napisany wyraźnie pod wpływem wszechmocnego lobby lotniczego, które wskaźnikami chce oszukać rzeczywistość, że przecież są poziomy hałasu przy których da się żyć. Przy okazji należy zwrócić uwagę, że wg. norm BHP na tym samym obszarze oddziaływania hałasu pracownicy pracują w słuchawkach ochronnych. To jest farsa. Mieszkańcy już teraz są pozbawieni szans na ochronę, na ciszę nocną a także na odszkodowania i są bez prawa zgłoszenia nieruchomości do wykupienia.	Uwaga nieuwzględniona. Tak jak wskazano zmiany powinny być poprzedzone obiektywnymi analizami i badaniami. Nadanie "kierunku" takim badaniom przeczy obiektywizmowi takiego badania.

148.	Polityka rozwoju/ str 200	Pozostałe oddziaływania na środowisko mają mniejsze znaczenie, gdyż ich skala jest dużo mniej krytyczna, a dostępne środki pozwalają na ich minimalizację.	Zupełnie pominięta kwestia spalin W czasie operacji startu samolot spala ok. 2,4 tony paliwa, którego pochodne są bardziej szkodliwe niż spaliny samochodowe. Lotniska zlokalizowane blisko miast jak Kraków czy Warszawa. Wszelkie dyskusje o wpływie spalin na jakość zostały w tym raporcie pominięte	Uwaga nieuwzględniona. Jednym z najważniejszych obszarów PRLC są kwestie ochrony środowiska, w tym przed zanieczyszczeniami z transportu lotniczego. Należy mieć na uwadze, iż PRLC nie jest raportem technicznym a dokumentem stanowiącym jedną z polityk rozwoju kraju. Szczegółowe opisywanie każdego zjawiska w opinii Projektodawcy nie jest możliwe ze względu na przyjęty poziom szczegółowości dokumentu.
149.	Polityka rozwoju/ str 197	Redukcji hałasu lotniczego u źródła - nowe projekty statków powietrznych powinny uwzględniać nowe technologie, przyczyniające się do ograniczania hałasu, w szczególności w okolicach portów lotniczych	Takie teksty można sobie darować, bo to wodolejstwo. Czy ktoś z piszących ten raport wziął do ręki przyrząd, albo chociaż komórkę z aplikacją i zmierzył poziom hałasu na końcu pasa startowego emitowanego przez terminal? Albo przez autobus dowożący pasażerów?	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie widzi związku między postawionymi pytaniami a zakwestionowanym fragmentem dokumentu oraz całością PRLC.
150.	Polityka rozwoju/ str 198	Plany zagospodarowania przestrzennego mają gwarantować, że na terenach wokół lotniska nie będą w dalszym ciągu powiększane i tworzone nowe skupiska ludności, które mogłyby być narażone na oddziaływanie hałasu lotniczego	Ta praktyka jest już od dawna wdrożona ze szkodą dla północno-zachodniego obszaru Krakowa i zachodnich okolic lotniska Kraków.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca właśnie w zakresie planowania przestrzennego zauważył pewne braki i postuluje zmiany w tym zakresie.
151.	Polityka rozwoju/ str 198	Zakazie wykonywania operacji lotniczych w określonych portach lotniczych przez najbardziej hałaśliwe typy statków powietrznych, bądź stosowanie sankcji ekonomicznych wobec przewoźników eksploatujących głośne samoloty	Czy raport mógłby być uzupełniony o listę takich samolotów?	Uwaga nieuwzględniona. Dodatkowo takiego wykazu nie stanowi wartości dodanej dla PRLC. Przepisy dot. certyfikacji w zakresie hałasu są publicznie dostępne.
152.	Polityka rozwoju/ str 200	Do najważniejszych zagadnień związanych z wpływem portów lotniczych na środowisko poza kwestiami emisji zanieczyszczeń do powietrza i akustycznymi należą: • ochrona wód przed zanieczyszczeniami (w tym środkami do odladzania samolotów);	Jak duże straty w środowisku są generowane można sprawdzić na przykładzie lotniska Kraków i co rok zanieczyszczanego potoku Olszanickiego	Uwaga przyjęta do wiadomości.
153.	Polityka rozwoju/ str 203	KIERUNEK INTERWENCJI	Rozdział ten pomija istotną dla polskiego sektora turystycznego informację. Rozwój turystyki krótkookresowej, tzw. weekend breaki to przekształcanie polskich miast w miejsca wyłącznie dla turystów, skąd uciekają mieszkańcy – kamienice i domy w centrach zamieniają się hostele, co niszczy miejską tkankę – szkoły są niewypełnione uczniami, sklepiki bankrutują, korki na drogach wjazdowych rosną. Druga sprawa to ucieczka krajowego kapitału, który nie zostaje w lokalnej turystyce. W bilansie zysk jest wyłącznie dla kilku turystycznych miast jak Kraków, Gdańsk, Wrocław, a strata dla całej Polski. Zresztą łatwo to policzyć. Bilans rozwoju lotnisk i ucieczka kapitału a co za tym idzie podatków jest z pewnością bardzo niekorzystny dla Polski, a korzystny dla tanich przewoźników, gdyż jak powszechnie wiadomo LOT na tym nie zarabia.	Uwaga nieuwzględniona. Wskazane kwestie wykraczają poza zakres PRLC.
154.	Polityka rozwoju/ str 207	finansowanie inwestycji związanych z łagodzeniem oddziaływania lotnisk na środowisko;	Proszę po podanie jakie to są inwestycje, kto je pokrywa, w jakim procencie finansują do lotniska Dla przykładu – wszystkie złożone przez stronę społeczną wnioski do lotniska Kraków w tej materii zostały odrzucone	Uwaga nieuwzględniona. Dodatkowo takiego wykazu inwestycji nie stanowi wartości dodanej dla PRLC. Informacje nt. możliwości finansowania z Polityki Spójności Unii Europejskiej są informacjami publicznie dostępnymi.
155.	Polityka rozwoju/ str 208	Dążąc w przyszłości do zwiększenia kapitału prywatnego w projektach sektora lotniczego, należałoby zidentyfikować obszary w zakresie których możliwa byłaby realizacja projektów w formule partnerstwa publiczno-prywatnego lub zastosowanie rozwiązań hybrydowych, łączących w sobie środki podmiotu publicznego, partnera prywatnego i fundusze unijne.	Proszę o podanie sposobu w jakim kapitał prywatny uczestniczył by w tych strategicznych dla państwa instytucjach – lotniskach, które zostały wybudowane wraz z infrastrukturą towarzyszącą za publiczne środki państwowe i samorządowe. O jakim kapitale jest też mowa, czy to jest wprowadzenie lotnisk na giełdę?	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie PRLC poinformowano o dążeniu w przyszłości do zwiększania partnerstwa publiczno prywatnego. W dokumencie nie wskazuje się konkretnych działań w tym zakresie.
156.		Pismo przewodnie w załączniku nr 15_bis		Uwaga nieuwzględniona. Pisma GDOŚ ora z GIS z 2021 r. nie zawierały uwag do dokumentu ale zgodnie z Ustawą OoŚ stanowią wypełnienie warunku ustalenia zakresu i poziomu szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko dla PRLC. PRLC uwzględniła kwestie związane z FitFor55 na poziomie szczegółowości odpowiednim dla polityki publicznej. Jak podkreślono w PRLC nie stanowi ona uzasadnienia oraz potwierdzenia decyzji o realizacji CPK oraz inwestycji z nim związanych. Ponadto w Prognozie oddziaływania na środowisko oceniano wpływ PRLC na środowisko, a nie zasadność istnienia obecnej infrastruktury lotniczej, nie będącej własnością skarbu państwa.
157.	Prognoza, rozdz. 4, PKT. 4.1, str. 24	Klasyfikacja portów lotniczych powinna zostać poddana aktualizacji biorąc pod uwagę ruch lotniczy osiągnięty na lotniskach w 2022r.	Dane przedstawione w projekcie są nieaktualne	Uwaga nieuwzględniona. W Prognozie przedstawiono kategorie poszczególnych portów lotniczych, wynikające z unijnej i krajowej klasyfikacji zarejestrowanych lotnisk cywilnych, zgodnie z regulacjami ICAO zdefiniowanymi w Załączniku 14 do Konwencji Chicagowskiej i dodatkowymi specyfikacjami. Nie jest zasadne aktualizowanie danych statystycznych w aspekcie obsługiwanym operacji lotniczych i ilości pasażerów, ponieważ Prognoza wymagałaby również cyklicznej - okresowej aktualizacji.
158.	Prognoza, rozdz. 6, pkt. 6.1 oraz PRLC str. 71-74	"Największe perspektywy rozwoju cargo mają porty duże w Poznaniu-Ławicy i Krakowie-Balicach (możliwości ogranicza brak rezerw przestrzennych budowy strefy cargo) oraz Katowicach-Pyrzowicach i Wrocławiu." Nowy zapis: "Największe perspektywy rozwoju cargo mają porty lotnicze w Katowicach i Gdańsku."	Brak spójności pomiędzy dokumentacją Prognoza i PRLC w obszarze transportu cargo. W PRLC główną rolę w transporcie cargo pełnią rolę lotniska w Warszawie, Katowicach i Gdańsku, natomiast w Prognozie pojawia się lotnisko w Krakowie i Poznaniu. W prognozie nie wskazano danych i atutów tych lotnisk pod względem możliwości rozwoju w segmencie cargo.	Uwaga nieuwzględniona. W prognozie jest rozróżnienie na stan obecny i perspektywę. W stanie obecnym cargo najlepiej rozwija się w Warszawie, Katowicach i Gdańsku. W perspektywie największe możliwości potencjalnego rozwoju mają duże porty lotnicze. W przypadku Krakowa i Poznania jest wyraźny zapis, że ten potencjał ogranicza brak terenu.

159.	Prognoza, rozdz. 7, pkt. 7.4, str. 95 i 96	<p>Zgłaszamy wniosek o zmianę zapisu Z: "Katowice-Pyrzowice - wzdłuż północnej granicy przepływa ciek Cieczówka, lotnisko położone w strefie wysoczyznowej poza strefami koncentracji drobnych cieków i rowów melioracyjnych, funkcjonowanie i potencjalna rozbudowa w kierunkach innych niż północny nie będzie w sposób istotny przekształcać sieci rzecznej;</p> <p>Na:</p> <p>"Katowice-Pyrzowice - wzdłuż północnej granicy przepływa niewielkich rozmiarów ciek Cieczówka, lotnisko położone w strefie wysoczyznowej poza strefami koncentracji drobnych cieków i rowów melioracyjnych, funkcjonowanie i potencjalna rozbudowa nie będzie w sposób istotnych przekształcać sieci rzecznej;</p>	<p>Ciek "Czekówka", wskazany w Prognozie jako rzeka ograniczająca dalszy rozwój lotniska w kierunku północnym, to w rzeczywistości niewielkich rozmiarów rów pośród pól uprawnych i nieużytków. Rów posiada szerokość dna od 120 do 150cm i głębokości wody od kilku do kilkunastu centymetrów. Ciek "cieczówka" nie jest użytkiem przyrodniczym i niestanowi istotnego utrudnienia dla ewentualnych przyszłych inwestycji.</p> <p>Inwestycje lokalizowane po stronie północnej będą musiały uwzględniać warunki jakie nałoży Decyzja środowiskowa. Obecny zapis w Prognozie należy zmienić.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zapis mówi o potencjalnie trudniejszym kierunku rozwoju z punktu widzenia sieci rzecznej w kierunku Cieczówki. Nie wyklucza tego rozwoju. Aspekt dalszego rozwoju lotniska będzie przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko konkretnych inwestycji, których obecnie nie znamy.</p>
160.	Prognoza, rozdz. 7, pkt. 7.4, str. 97	<p>Należy zmienić zapisy dla lotniska Katowice-Pyrzowice, uzupełniając o możliwość dalszego rozwoju lotniska przy spełnianiu wymagań środowiskowych.</p> <p>Np.</p> <p>"Katowice-Pyrzowice- JCWPd 111, stan chemiczny słaby, ilościowy słaby, ogólny słaby, ryzyko nie osiągnięcia celów środowiskowych: zagrożona."</p> <p>oraz</p> <p>"Na obszarach portów Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Poznań-Lawica, i Bydgoszcz zły stan wód i/lub zagrożenie nie osiągnięcia celów środowiskowych występuje."</p>	<p>GTL S.A. prowadzi działalność w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego, w tym prowadzonych inwestycji zgodnie z wydanymi Decyzjami Środowiskowymi i innymi wymogami środowiskowymi. Zdaniem GTL S.A. w dokumentacie "Prognoza" błędnie wskazano, jakoby dalsze działanie związane z działalnością lotniczą mogłyby stanowić zagrożenie dla osiągnięcia celów środowiskowych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zapisy przedstawiają stan i ryzyko ogólne przyjęte dla jcwp niezależnie od rozwoju lotnisk w programach gospodarki wodami, a nie określają, że zagrożenia dla nieosiągnięcia odpowiednich stanów wód niesie realizacja polityki. Polityka zakłada poprawę stanu gospodarki wodnościekowej w lotnictwie, co zmniejszy zagrożenie dla wód.</p>
161.	Prognoza, rozdz. 7, pkt. 7.8, str. 106 i 107	<p>Należy wykreślić z wykazu lotnisko "Katowice-Pyrzowice" "Znaczące oddziaływanie na charakter krajobrazu mają przylotnikowe parkingi, które zazwyczaj są powierzchniowo wielokrotnie większe niż terminale, np. Wrocław-Starachowice czy Katowice-Pyrzowice."</p> <p>Należy usunąć oznaczone zapisy "Katowice-Pyrzowice - port położony jest w otoczeniu terenów rolnych, rolno-osadniczych i leśnych. <del>Brak jest w otoczeniu dużych obiektów podobnych do lotniskowych, w tym hal produkcyjnych i usługowych. Lotnisko cechuje duża kontrastowość z terenami przyległymi w zakresie obiektów kubaturowych i duża w zakresie powierzchni płaskich. Ekspozycja czynna i bierna jest znaczna. Wrażliwość na zmiany krajobrazu wynikające z rozbudowy lub przebudowy jest duża.</del>"</p> <p>Nowy zapis:</p> <p>"Katowice-Pyrzowice - port położony jest w otoczeniu terenów rolnych, rolno-osadniczych i leśnych. Po stronie południowej lotniska występuje działalność usługowa w postaci parkingów. Wokół węzła autostrady A1 i S1 powstają centra logistyczne i tereny przemysłowe. Lotnisko cechuje niewielka kontrastowość z terenami przyległymi w zakresie obiektów kubaturowych i powierzchni płaskich. Ekspozycja czynna i bierna jest ograniczona do terenów bezpośrednio przyległych. Wrażliwość na zmiany krajobrazu wynikające z rozbudowy lub przebudowy jest niewielka"</p>	<p>Zapis w Prognozie jest błędny i sprzeczny z rzeczywistym stanem w otoczeniu lotniska w Pyrzowicach. W najbliższej okolicy lotniska znajduje się autostrada A1, droga ekspresowa S1, droga krajowa DK78, droga wojewódzka DW913 przy której na powierzchni 45 ha powstaje magazyn logistyczny o powierzchni 215 tys. m kw. Ponadto, w strefie okololotniskowej prowadzona jest działalność gospodarka zarówno przez duże podmioty gospodarcze jak i małą działalność gospodarczą. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin Ożarówica i Mierzęcice opisują odnośnie tereny jako obszary działalności gospodarczej ze szczególny naciskiem na działalność logistyczną i budowę multimodalnych węzłów logistycznych. Dodatkowo w otoczeniu lotniska znajduje się znaczne zaplecze parkingów prywatnych, które właściciele łącznie oferują około 17 tys. miejsc parkingowych. Parkingi prywatne charakteryzują się wysoką zajętością miejsc, co świadczy o pełnym wykorzystywaniu zaplecza parkingowego oraz wzrastającym zapotrzebowaniu na dalszą rozbudowę.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Powierzchnie parkingowe przy lotnisku w Pyrzowicach są wielokrotnie większe niż powierzchnia terminala, podobnie jak w przypadku innych lotnisk. Zapis prognozy jest prawdziwy i nie wymaga weryfikacji. Wzmiankowane hale i inne obiekty znajdują się w dalszej odległości od lotniska. Przy lotnisku trwają prace budowlane, ale stan na okres sporządzenia prognozy był taki jak opisany. Ze względu na dominujący od północy, zachodu i wschodu charakter krajobrazu kontrastowość obiektów lotniskowych jest duża. Obecny zapis prognozy jest zgodny ze stanem faktycznym.</p>
162.	Prognoza, załącznik 3 do prognozy - karta oceny dla lotniska Katowice-Pyrzowice, str. 2	<p>Zwracamy się zmianę parametru przepustowości lotniska z 5 mln na 5,5 mln pasażerów/rok</p>	<p>Wskazane dane są nieaktualne. Według stanu na dzień 25.07.2023r. Stan infrastruktury lotniskowej, w tym rozbudowany w 2021r. Terminal B, umożliwiają obsłużenie 5,5 mln pasażerów w ciągu roku.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W Karcie została wprowadzona wartość poprawna tj. 5,5 mln pasażerów.</p>
163.	PRLC, str. 13,18,37,40,41,46,58,76.	<p>Zapisy w PRLC dotyczące obowiązujących restrykcji w ruchu lotniczym związane z pandemią COVID-19 są nieaktualne. Należy zaktualizować dokument opierając się na obecnej sytuacji na rynku lotniczym.</p>	<p>Z dniem 1 lipca 2023 utraciło moc rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 12 maja 2022 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego. Ruch lotniczy w kraju wzrasta dynamicznie dlatego uważamy, że dokument PRLC ze względu na swoją rangę i cel jakim został opracowany, powinien zostać poddany przeglądowi i zmianie uwzględniając aktualny stan rozwoju branży lotniczej w okresie po pandemii.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. To, że zniesiono stan zagrożenia epidemiologicznego nie oznacza, że tak jak wskazano w dokumencie, nie był on tworzony podczas stanu epidemii. Ponadto, jednym z założeń prognoz IATA zawartych w dokumencie są kwestie związane ze stanem epidemii. W dokumencie dokonano kilku zmian redakcyjnych wynikających ze zgłoszonej uwagi. Ponadto w dokumencie zawarto informację nt. najnowszych prognoz rozwoju rynku lotniczego, opracowanych przez ULC w 2023 r.</p>
164.	PRLC, str. 98	<p>Prognozy ruchu pasażerskiego dla lotniska KTW są zaniżone i nie odzwierciedlają potencjalnego rozwoju lotniska w Katowicach. Wnosimy o wprowadzenie wartości</p> <p>rok /// ruch pasażerski według prognozy GTL S.A. (w mln)</p> <p>2023 /// 5,4</p> <p>2024 /// 6,0</p> <p>2030 /// 8,4</p> <p>2040 /// 13,5</p> <p>2043 /// 15,0</p>	<p>Ruch lotniczy dynamicznie wzrasta. W 2022 r. obsłużonych zostało 4,4 mln pasażerów, w 2023 prognozujemy, że liczba ta wzrośnie do 5,4 mln.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Prognozy IATA zaprezentowane w PRLC pochodzą z 2021 r. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.</p>
165.	PRLC, str. 102	<p>Prognozy ruchu cargo dla lotniska KTW są zaniżone i nie odzwierciedlają potencjalnego rozwoju lotniska w Katowicach.</p> <p>Wnosimy o wprowadzenie wartości</p> <p>rok /// Wielkość obsłużonego cargo według prognozy GTL S.A.</p> <p>2023 /// 32 tys. ton</p> <p>2030 /// 69 tys. ton</p> <p>2040 /// 153 tys. ton</p> <p>2043 /// 155 tys. ton</p>	<p>W minionym roku 2022 w KTW obsłużono ponad 40 tys. ton grachtu lotniczego, czego nie uwzględni PRLC</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Prognozy IATA zaprezentowane w PRLC pochodzą z 2021 r. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.</p>



166.	PRLC, str. 154	Należy usunąć zapisy o dwóch strefach pobierania opłat terminalowych.	Zapisy w Polityce rozwoju lotnictwa powinny zawierać tylko zasady na jakich ustalane są stawki na każdy z okresów referencyjnych.	Uwaga nieuwzględniona. Określanie stref pobierania opłat terminalowych pozostaje wyłączną kompetencją Ministra Infrastruktury. Dotychczasowo funkcjonował system jednostrefowy i dwustrefowy. Obydwa mają swoje wady i zalety. Dlatego też MI każdorazowo, decydując o ustanowieniu stref wybiera rozwiązanie optymalne. PRLC wskazuje tylko potencjalne inne warianty. Formalne podjęcie decyzji wynika z obowiązujących przepisów UE i krajowych. Odnosząc się do RP4 informujemy, że analizy odnośnie wyboru scenariusza właśnie trwają i decyzja zostanie podjęta w terminie wynikającym z przepisów prawa.
167.	dokument PRLC	pismo przewodnie w załączniku nr 6 bis		Uwagi przyjęte do wiadomości. W piśmie powielono kwestie zawarte w przekazanej tabeli uwag.
168.	Prognoza OOS 5.5 Różnorodność biologiczna, obszary i obiekty cenne przyrodniczo, w tym korytarze Ekologiczne str. 54	Port Lotniczy Bydgoszcz nie jest zlokalizowany na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej część wschodnia i zachodnia.	Sejmik Województwa Kujawsko Pomorskiego podjął uchwałę zmieniającą granice OChK Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej (Uchwała nr IX/181/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 2 września 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej - część wschodnia i zachodnia), zmiana dotyczy wyłączenia całego terenu leżącego w granicach lotniska oraz obszarów przewidzianych pod planowane inwestycje.	Uwaga uwzględniona. Wykonawca na etapie projektu prognozy uwzględnił zmianę zasięgu OChK z 2019 r. Przeredagowano treści związane z sąsiedztwem FOP: Jedno spośród analizowanych lotnisk zlokalizowane jest częściowo na terenie obszaru chronionego krajobrazu – jest to Port Lotniczy Olsztyn-Mazury na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej.
169.	Prognoza OOS 5.7 Wody podziemne str. 60	Na terenie lotniska znajdują się 4 (w dokumencie są zapisane 3 szt.) ujęcia wód podziemnych wraz ze strefami ochrony bezpośredniej	PLB posiada Decyzję określającą strefę ochronną obejmującą wyłącznie teren ochrony bezpośredniej dla czterech studni.	Uwaga nieuwzględniona. Wykonawca pozyskał informacje od PGW WP w zakresie ujęć wód i stref ochronnych. Z danych wynika, że w buforze znajdują się 3 ujęcia wód. Należy podkreślić, że w przypadku realizacji inwestycji w obszarze lotniska oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie należy ponownie zweryfikować uwarunkowania środowiskowe.
170.	Prognoza OOS 7.2 Wpływ na realizację celu „Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa ludzi” str. 84	W Prognozie wskazano konieczność opracowania i wdrożenia przepisów w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu. Dla zmiany przepisów wskazane byłyby konsultacje z zainteresowanymi stronami	Konsultacje powinny dotyczyć min: wyboru maksymalnego poziomu dźwięku LAmax lub ekspozycyjnego poziomu dźwięku LAE (noc), poziomów ekspozycyjnych dla wybranych odległości od progu drogi startowej, ilość zdarzeń akustycznych. Możliwość rozważenia zastosowania wskaźnika poziomu ekspozycji na hałas, LAE w miejsce dotychczas obowiązujących równoważnych poziomów dźwięku.	Uwaga przyjęta do wiadomości. PRLC zasygnalizował potrzebę dalszych prac w tym zakresie, bez precyzowania kwestii technicznych takich jak konsultacje.
171.	Załącznik nr 3 do projektu prognozy – Karta PL Bydgoszcz str.2 Wiersz dotyczący przepustowości lotniska	Przepustowość lotniska została oceniona na 0,5 mln pasażerów. Według nas wynosi ona przynajmniej 1,5 mln.	Wyliczenia oparte na podstawie aktualnych wyliczeń przepustowości infrastruktury PLB S.A.	Uwaga uwzględniona.
172.	Załącznik nr 3 do projektu prognozy – Karta PL Bydgoszcz str.3 Wiersz dotyczący planowanej infrastruktury w promieniu 5 km	Według naszych informacji planowana przebudowa linii kolejowej nr 131 nie będzie naruszać granic lotniska Bydgoszcz	Aktualnie PLB S.A. jest w trakcie procesu zmiany granic lotniska Bydgoszcz, które ma za zadanie m.in. wyodrębnienie z granic lotniska gruntów, do których PLB S.A. nie ma prawa władania. Przyszła przebudowa linii kolejowej 131 będzie obejmowała w tamtym miejscu tylko grunty Skarbu Państwa pod zarządem Lasów Państwowych, które zostaną wyłączone z granic lotniska w najbliższym czasie.	Uwaga uwzględniona. Przeredagowano fragment dotyczący przebudowy linii kolejowej nr 131.
173.	SOOS projektu dokumentu „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” str. 13 i 106	Znaczące oddziaływanie na charakter krajobrazu znajduje się ujęcie wykorzystywane przez jednostkę mającą przylotniskowe parkingi, które zazwyczaj są powierzchniowo wielokrotnie większe niż terminale (np. Wrocław-Starachowice czy Katowice-Pyrzowice).	Wg obowiązującego i zaktualizowanego Studium uwarunkowań zagospodarowania terenu, obszar lotniska i jego otoczenie przeznaczono pod rozwój lotniska infrastruktury towarzyszącej, np. parkingi, w dalszej linii aktywność gospodarczą, wykluczając zabudowę mieszkaniową	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie jest sprzeczna z zapisem prognozy. Prognoza nie wymaga więc zmiany.
174.	jw. Str. 60	Port Lotniczy Wrocław-Starachowice – na terenie lotniska znajduje się ujęcie wykorzystywane przez jednostkę wojskową; wokół ujęcia obowiązuje strefa ochrony bezpośredniej. Sumarycznie w buforze do 500 m od lotniska – znajduje się łącznie 5 ujęć wód wraz z 4 strefami ochrony bezpośredniej	Występowanie ww. stref znajduje się na terenie wojskowej jednostki poza granicą lotniska lotniska, oddalonej ponad wskazany bufor 500 m i nie ma żadnego wpływu na rozwój lotniska	Uwaga uwzględniona. Przeredagowany fragment: "Port Lotniczy Wrocław-Starachowice – na terenie wojskowej jednostki poza granicą lotniczą lotniska znajduje się ujęcie wraz ze strefą ochrony bezpośredniej. Sumarycznie w buforze do 500 m od lotniska - znajduje się łącznie 5 ujęć wód wraz z 4 strefami ochrony bezpośredniej"
175.	jw. Str. 68	Najwięcej punktów ze znacznymi przekroczeniami w porze nocy występowało w województwach dolnośląskim, śląskim i wielkopolskim.	Port Lotniczy Wrocław S.A. nie przyczynia się do ww. przekroczeń, ponieważ ciągły monitoring hałasu lotniczego i raporty przekazywane do RDOS i WIOS nie wykazywały żadnych przekroczeń w porze dziennej i nocnej.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie wymaga zmiany w Prognozie. W Prognozie przytoczono oficjalne dane z prowadzonego monitoringu przez państwowe służby.

176.	jw. Str. 83	<p>Analiza obowiązujących w 26 państwach Europy przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów emisji hałasu</p> <p>lotniczego wskazuje, że dominującym wskaźnikiem oceny są poziomy średnioroczne w postaci poziomu LDWN i LN.</p> <p>Problemem pozostaje jednak ocena pojedynczego zdarzenia</p>	<p>Próba wprowadzenia ekspozycyjnego poziomu dźwięku od pojedynczej operacji lotniczej jako wskaźnika oceny hałasu jest bardzo niebezpieczna dla całej branży lotniczej, ponieważ niezależnie od przyjętych wartości dopuszczalnych dla takiego wskaźnika wyniki obliczeń wpłyną bezpośrednio na granice funkcjonujących obecnie obszarów ograniczonego użytkowania wokół lotnisk.</p> <p>Obszary Ograniczonego Użytkowania tworzone na podstawie ekspozycyjnego poziomu dźwięku dla pojedynczej operacji lotniczej będą obejmowały z taką samą wagą okazjonalnie używane trasy operacji (trasy z bardzo niewielkim obciążeniu ruchem lotniczym) jak i główne kierunki operacji. Spowoduje to więc w wielu przypadkach ich wielokrotne powiększenie, przyczyniając się tym samym do lawiny roszczeń osób zamieszkujących tereny, nad którymi dochodzi incydentalnych operacji lotniczych np. tylko jedna operacja lotnicza w roku samolotu, który pojawił się nad tym obszarem</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W opinii Wykonawcy Prognozy wprowadzenie do praktyki oceny hałasu lotniczego LDWN i LN jest wprowadzeniem europejskiej normalności.</p> <p>Konieczna jest jednak zdecydowanie ochrona od pojedynczych operacji lotniczych ale sprawa dotyczy tylko pory nocy. W związku z tym w sposób naturalny zostanie ograniczony ruch w porze nocy zbyt głośnych statków powietrznych i tras które wywołują protesty społeczne. Proste będzie egzekwowanie prawa poprzez prosty pomiar ekspozycyjnego poziomu dźwięku LAE. Ten samolot czy śmigłowiec w nocy nie powinien przelatywać nad wskazanym terenem.</p>
177.	jw. str 84	<p>W trybie pilnym opracować i wdrożyć nowe przepisy w zakresie ustanowionych dopuszczalnych poziomów hałasu emitowanego podczas startu, lądowania i przelotu statków powietrznych, ponieważ niezbędne jest ujednolicenie metody i prawne usankcjonowanie trzech wskaźników oceny: długotrwałego średnio rocznego poziomu dźwięku dla pory doby LDWN i pory nocy LN oraz chwilowego ekspozycyjnego poziomu dźwięku LAE dla pojedynczego zdarzenia akustycznego związanego z startem, lądowaniem lub przelotem statku powietrznego.</p> <p>– Opracowania optymalnej lokalizacji możliwości rozwoju ruchu lotniczego w północno - wschodnim i środkowo-północnym regionie Polski. Koncepcja lokalizacji lub modernizacji istniejących portów lotniczych i innych lotnisk</p> <p>powinna uwzględnić m.in. negatywne oddziaływanie hałasu lotniczego. Analiza obowiązujących w 26 państwach Europy przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów emisji hałasu</p> <p>lotniczego wskazuje, że dominującym wskaźnikiem oceny są poziomy średnioroczne w postaci poziomu LDWN i LN.</p> <p>Problemem pozostaje jednak ocena pojedynczego zdarzenia</p> <p>– W przypadku porównania funkcjonującej sieci</p>	<p>Należy się zgodzić z koniecznością ujednolicenia zależności dopuszczalnych poziomów dźwięku dla wskaźników długookresowych (LDWN i LN) z jednodobowymi (LAeqD i LAeqN).</p> <p>Zarząd Portów Regionalnych przygotował i przedstawił już w 2015 roku (z aktualizacją w latach następnych) propozycje zmian w tym zakresie, wraz z uzasadnieniem, uwzględniając standardy międzynarodowe.</p> <p>Z drugiej strony, wprowadzenie dopuszczalnego poziomu hałasu dla <u>pojedynczej operacji lotniczej</u> na pewno nie pozwoli na rozwój rynku lotniczego. Wartość dopuszczalna obowiązująca w krajowych przepisach do 2007 roku dla tego wskaźnika wynosiła 83 dB w porze nocnej. Z podstawowych przeliczeń wynika, że jest to warunek ostrzejszy niż obowiązująca obecnie (i nieodbiegająca od standardów międzynarodowych) wartość dopuszczalna równoważnego poziomu dźwięku dla tej pory doby (poziom uśredniony na 8 godzin nocy), która wynosi 50 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej i 45 dB dla terenów szkół, szpitali, itd. Ponadto, w krajach w których obowiązują wskaźniki oparte na maksymalnym poziomie hałasu (którego miarą jest poziom ekspozycji hałasu pojedynczej operacji) wprowadza się dodatkowe zabezpieczenie w postaci maksymalnej liczby operacji o takim poziomie. Dodatkowo, należy zauważyć, że na potrzeby ocen oddziaływania lotnisk, które wyznacza się w postaci izol linii dopuszczalnych poziomów, po wprowadzeniu poziomu hałasu dla pojedynczej operacji lotniczej, zasięg oddziaływania lotniska byłby obwiednią z każdej możliwej niezależnie od liczby wystąpień operacji</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres opracowania. Konieczne jest przeprowadzenie ustaleń co do dopuszczalnego poziomu LAE. Należy uzasadnić dobór dopuszczalnego poziomu LAE z uwzględnieniem przepustowości akustycznej lotnisk w Polsce. Poziom maksymalny jest wskaźnikiem nie jednoznaczny metrologicznie i zależnie od ustawienia toru pomiarowego różnice w mierzonych poziomach mogą wynieść nawet 7 dB.</p>
178.	j.w str. 88 str. 89 st. 106	Wrocław-Starachowice	Wrocław-Starachowice	Uwaga uwzględniona. Omyłka piskarska, w Prognozie dokonana zostanie korekta.
179.	jw. str. 92	Wrocław-Starachowice – port przyległy do lasów od strony południowej na ok. ½ długości granicy, z pozostałych kierunków tereny rolne i zabudowane, na których może odbywać się rozbudowa funkcji lotniczych i towarzyszących	Wg definicji i przeznaczenia to nie są tereny lasów – Ls, lecz tzw. tereny różne Tr zgodnie z użytkowaniem – częściowo sztucznie nasadzony teren przez wojsko nie pełni funkcji lasu (brak planu urządzania lasu, planu zagospodarowania lasu), pierwotnie tereny wojskowe przekształcony na te potrzeby	Uwaga nieuwzględniona. W tych zapisach prognozy nie analizowano stanu formanego wynikającego z ewidencji lub dokumentów planistycznych. Analizie podlegała struktura przestrzenna ekosystemów. Obecna dominująca struktura ekosystemów przy tej części lotniska ma charakter leśny, niezależnie od pochodzenia i obecnego stanu ewidencyjnego lub planistycznego.
180.	projekt Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” Str. 53	<p>Port Lotniczy Wrocław znajduje się w obszarze oddziaływania obydwu krajów i traci część ruchu na rzecz Portu Lotniczego w Berlinie (Niemcy) i Portu Lotniczego w Pradze (Czechy).</p> <p>Praga to kolejny europejski węzeł przyciągający podróźnych z Polski, zwłaszcza z obszarów Wrocławia i Radomia. Port Lotniczy Wrocław znajduje się w obszarze oddziaływania obydwu krajów i traci łącznie 30% ruchu na rzecz Portu Lotniczego w Berlinie (Niemcy) i Portu Lotniczego w Pradze (Czechy).</p>	<p>Bliskość z innymi lotniskami, znajdującymi się w dwóch innych krajach nie oznacza o spadku pasażerów na lotnisku we Wrocławiu. Twierdzenie, że tracimy 30 % ruchu jest nieuzasadnione</p>	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapis został przededygowany.
181.	Str. 84	uciążliwy hałas z transportu lotniczego, szczególnie wokół portów lotniczych położonych w sąsiedztwie centrów miast	Niezależnie gdzie jest zlokalizowane lotnisko uciążliwość akustyczna jest taka sama, wszystko zależy od przeznaczenia terenów znajdujących się w sąsiedztwie wg studium uwarunkowań czy też mpzp	Uwaga nieuwzględniona. Uciążliwość dla ludzi z powodu hałasu lotniczego jest większa w przypadku występujących w jego sąsiedztwie terenów zurbanizowanych.
182.	Str.84	<p>Szanse:</p> <p>budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego, jako dużego hubu przesiadkowego, łączącego transport lotniczy z transportem drogowym i kolejowym</p> <p>Zagrożenia:</p> <p>ograniczenia środowiskowe portów lotniczych</p>	Ograniczenia środowiskowe występują również w przypadku CPK	Uwaga nieuwzględniona. Zakwestionowany zapis tego nie wyklucza.
183.	Karta Portów Lotniczych - Wrocław	Powierzchnia jest 850 ha	Powierzchnia powinna być 810,94 ha	Uwaga uwzględniona, Karta zostanie poprawiona
184.	4, str.23, Prognoza	Port Lotniczy w Warszawie w latach 2004 – 2017 obsłużył więcej niż 16 mln pasażerów		Uwaga uwzględniona, zostanie wprowadzona korekta
185.	4, str.23, Prognoza	„...powodu braku ilości cargo lotniczego...” – co to znaczy?		Uwaga nieuwzględniona, ponieważ ta kwestia jest dokładnie wyjaśniona w zdaniach poprzedzających, o treści: „... Największą ilość frachtu lotniczego w latach 2004 – 2017, ponad 70%, obsłużył Port Lotniczy im. Chopina w Warszawie. ....Pozostałe 30% frachtu lotniczego obsłużono w innych polskich, regionalnych portach lotniczych.... Ze względu, że ww dane zostały opublikowane przez ULC nie ma podstaw do ich kwestionowania.
186.	4, str.23, Prognoza	„...z pewnością będzie to z korzyścią dla niekorzystnego oddziaływania...” – co to znaczy?		Uwaga uwzględniona. Zostanie dokonana korekta

187.	4, str.25, Prognoza	Błąd w dacie w tytule		Uwaga uwzględniona. Omyłka piskarska, w Prognozie dokonana zostanie korekta.
188.	4, str.27, Prognoza	Porty już w 2023 przekraczają wielkość ruchu z 2019		Uwaga nieuwzględniona - należy mieć na uwadze okres w jakim opracowywano PRLC - który w chwili obecnej znajduje się na ostatnim etapie prac. Nie sposób jest na bieżąco aktualizować w dokumencie informacje nt. liczby obsługiwanych pasażerów.
189.	4, str.27, Prognoza	Wpływ wojny w Ukrainie nie jest nieznaczny z punktu widzenia portu takiego jak WRO.	Połączenia do/z Ukrainy stanowiły na początku 2020 roku ok. 10% ruchu pasażerskiego (ok. 6% w 2019)	Uwaga nieuwzględniona. Pomimo, iż dla lotniska we Wrocławiu był to tak istotny procent, to w skali całego kraju ma to mniejszy wpływ (szczególnie biorąc pod uwagę rekordy jakie są osiągane w tym roku na lotniskach w PL).
190.	Str. 36, PRLC	„Tani lot” czy lot wykonywany przez przewoźnika niskokosztowego to jest lot regularny – nie ma podziału na loty regularne i „tanie”		Uwaga nieuwzględniona. W PRLC dokonano wyróżnienia grupy przewoźników niskokosztowych.
191.	Str. 38, PRLC	Ważny jest też potencjał turystyczny regionu		Uwaga uwzględniona. Zapis zostanie uzupełniony.
192.	Str. 42, PRLC	Na ograniczoną skłonność do podróży lotniczych ma, oprócz dostępności połączeń, również (jeżeli nie przede wszystkim) mniejszy stopień zamożności. Trzeba tu również zaznaczyć, że na poprawę skomunikowania regionów w bardzo dużym stopniu zawdzięczamy przewoźnikom niskokosztowym.		Uwaga nieuwzględniona. W PRLC zawarto informację nt. wpływu zamożności na mobilność.
193.	Str. 43, PRLC	Model niskokosztowy „nie jest w stanie dostarczyć” zróżnicowanej oferty „siatkowej” ponieważ nie taki jest jego cel – to nie jest wada, tylko specyfika. Poza tym, porty takie jak Stansted czy Dublin oferują bardzo bogatą ofertę połączeń, także możliwość przesiadania się (choć nie na jednym bilecie) istnieje i jest powszechnie wykorzystywana przez podróżnych		Uwaga przyjęta do wiadomości.
194.	Str. 44, PRLC	Dobrze byłoby nakreślić plany ekspansji PLL LOT. Ogromny hub lotniczy potrzebuje silnego przewoźnika.		Uwaga nieuwzględniona. Plan rozwoju PLL LOT wykracza poza zakres PRLC.
195.	Str. 53, PRLC	Skąd pochodzą dane dotyczące wycieku pasażerów z obszaru oddziaływania wrocławskiego lotniska na rzecz Berlina i Pragi na poziomie 30%? Mamy co do tego wątpliwości. W naszej ocenie, nawet jeżeli skala wycieku jest prawdziwa, to dotyczy on głównie lotów czarterowych i w niewielkim stopniu sieciowych.		Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany.
196.	Str. 57, PRLC	Ogólna uwaga – informacje o ruchu są nieaktualne – np. Wrocław już odbudował poziom ruchu z 2019 roku.		Uwaga uwzględniona. Tabela została usunięta
197.	Str. 58, PRLC	Co to znaczy, że pandemia „obnażyła” sytuację operacyjno-finansową portów? Co to znaczy, że porty regionalne wymagają „nowoczesnego podejścia biznesowego” i „współpracy z sektorem prywatnym”? Należałoby to wyjaśnić. Odnosi się wrażenie, że porty regionalne są przedstawiane jako nieudolne.		Uwaga nieuwzględniona. Przyczyny takiego stwierdzenia są wyjaśnione w akapicie wcześniejszym.
198.	Str. 67, PRLC	Połączenia krajowe Ryanaira – brak Wrocławia i Olsztyna		Uwaga uwzględniona. Zapis został skorygowany.
199.	Str. 88, PRLC	W wielu przypadkach odbudowa po pandemii już się dokonała.		Uwaga uwzględniona. Zapis został skorygowany.
200.	Str. 97, PRLC	Brakuje wykresu skumulowanego – pokazujący prognozę dla całego polskiego rynku z podziałem na WAW/CPK i pozostałe porty		Uwaga nieuwzględniona. Zdaniem Projektodawcy zawarte w dokumencie wykresy w sposób odpowiedni obrazują dane zagadnienie.
201.	Str. 104, PRLC	Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem, że regionalizacja oraz decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych nie zapewniła efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. Ogromna większość wzrostu ruchu oraz nowych połączeń (z korzyścią dla portów i regionów) zawdzięczamy decentralizacji i wejściu przewoźników niskokosztowych na polski rynek. Jeżeli istnieją porty nierentowne, to nie należy na tej podstawie wyciągać wniosków ogólnych.		Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie tej tezy zawarto w dokumencie.
202.	Str. 104, PRLC	Bardzo mało miejsca poświęcono wpływowi CPK na porty regionalne, tym bardziej, że koncepcja CPK jest już dosyć leciwym dokumentem. Należy szerzej opisać to zagadnienie, szczególnie w kontekście zmian w liczbie obsługiwanych pasażerów (np. spodziewamy się utraty części ruchu p-t-p do/z Warszawy na rzecz transportu kolejowego i kołowego).		Uwaga nieuwzględniona. Jak zaznaczono w PRLC CPK ma nie stanowić dla regionalnych portów lotniczych konkurencji a ma być dla nich lotniskiem komplementarnym, m.in.. Ze względu na odmienną specyfikę tych lotnisk.
203.	Str. 110, PRLC	Brak połączeń długodystansowych nie wynika z „nastawienia” portów regionalnych, tylko lokalnych uwarunkowań ekonomicznych. Jeżeli istnieje potencjał aby uruchomić bezpośrednie loty długodystansowe i infrastruktura na to pozwala, to port będzie o to zabiegał!		Uwaga uwzględniona częściowo. Zapis został przeredagowany.
204.	Uwaga ogólna, Prognoza	Autorzy projektu Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r (z perspektywą do 2040 r.) w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko poddają ten dokument pod konsultacje w połowie 2023 roku, bazując na prognozach z grudnia 2021 roku, co w znaczącym stopniu zakrzewia obraz zarówno sytuacji obecnej jak i projekcje tendencji rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce	Lotnictwo cywilne w Polsce podlega od kilku lat bardzo dynamicznej ewolucji zarówno pod wpływem czynników egzogennych takich jak pandemia COVID-19 i agresja Rosji wobec Ukrainy i endogennych, związanych z bardzo dużą dynamiką popytu na usługi lotnicze w Polsce czy planem i zaawansowanymi pracami przygotowawczymi w kierunku budowy CPK. Dynamiczna ewolucja branży wymaga stałego monitoringu i aktualizacji danych będących podstawą prognoz ruchu, oraz szerokiej bazy eksperckiej zaangażowanej w ich opracowanie. Wśród ekspertów winni znaleźć się przedstawiciele poszczególnych portów regionalnych w Polsce, oraz reprezentującego je Związku Regionalnych Portów Lotniczych, celem udziału w opracowaniu i ewaluacji prognoz opracowanych na poziomie centralnym. W przeciwnym razie prognozy będą opracowywane bez pełnego wglądu z uwarunkowania rozwojowe poszczególnych portów lotniczych.	Uwaga uwzględniona. Informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.

205.	Cele "Polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)", str. 21, Prognoza	"zapewnienie przepustowości infrastruktury portów regionalnych zgodnie z prognozowanym popytem na usługi lotnicze, a także skoordynowane go rozwoju tej infrastruktury na poziomie karajowym, jak i regionalnym, tak aby uniknąć nadmiernej przepustowości oraz powielania inwestycji w infrastrukturę portów lotniczych z powodu braku koordynacji działań," Zapis wskazujący na cele Polityki Lotniczej, a odnoszący się do planowania przepustowości regionalnych portów lotniczych zgodnie z prognozowanym popytem na usługi lotnicze wymaga doprecyzowania i/lub korekty.	Dążenia ku optymalizacji przepustowości siatki portów lotniczych w Polsce przekładającej się na opracowane i zatwierdzone plany generalne, zdaniem ZRPL nie powinno się mylić z centralizacją rozwoju branży kosztem rozwoju regionów w tym regionalnych portów lotniczych. Zdaniem ZRPL otniskowa gospodarka centralnie planowana może prowadzić do nieuzasadnionego czynnikami popytowymi ograniczania rozwoju lotnisk regionalnych co pozostaje w sprzeczności z zasadą swobody gospodarczej poszczególnych portów lotniczych oraz utrudnia osiąganie oczekiwanych, na poziomie centralnym i regionalnym, wyników gospodarczych a także efektywne konkurtowanie w obrębie europejskiego i światowego rynku lotniczego. Jak słusznie zauważają autorzy projektu PRLC- porty lotnicze są samodzielnymi i samofinansującymi się jednostkami prowadzącymi działalność w zakresie i na zasadach określonych w Kodeksie spółek handlowych , ustawy Prawo lotnicze, statutów spółek oraz innych obowiązujących przepisów prawa. Mając to na uwadze, powinny dysponować wobodą kształtowania swoich polityk rozwojowych, oczywiście z uwzględnieniem globalnych, krajowych, regionalnych i lokalnych uwarunkowań.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC nie zakłada centralizacji rynku lotniczego. W PRLC zasygnalizowano, że regionalizacja rynku lotniczego w Polsce nie zapewniła w pełni efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. W PRLC założono, że istnienie silnego portu lotniczego może stanowić wartość dodaną dla obecnego rynku lotniczego. PRLC nie wyklucza dalszego rozwoju lotnisk regionalnych.
206.	łączność lotnicza w transporcie lotniczym (connectivity), str. 43	... siatka przewoźników point-to-point jest znacznie mniej stabilna niż przewoźników sieciowych i charakteryzuje się dużą sezonowością z powodu niskich barier wejścia i wyjścia na pojedyncze rynki,..." — zapisy cytowanego fragmentu nie znajdują potwierdzenia w realiach rynkowych „...przewoźnicy LCC, stosując stosunkowo duże samoloty, ograniczają liczbę częstotliwości na poszczególnych trasach (średnio dwuipółkrotnie niższą niż u przewoźników sieciowych).”— stwierdzony fakt, jakkolwiek zgodny z rzeczywistością rynkową, nie mniej pomija korzyści środowiskowe wynikające ze stosowanego przez LCC modelu przewozowego	Autorzy projektu PRLC abstrahują od obserwowanych na światowym rynku transportu lotniczego tendencji ale także od potrzeb oraz oczekiwań pasażerów. Prezentowanie połączeń point-to-point jako stanowiących niestabilną bazę dla siatki połączeń portów lotniczych oraz będące tegoż konsekwencją prezentowanie ofert lotnisk przesiadkowych jako jedynej oferty to przejaw niewłaściwego toku myślenia. Błąd ów prowadzi do całkowitego zerwania relacji przyczynowych między popytem na usługi a podażą usług oraz do prób kształtowania podaży usług lotniczych w oderwaniu od rzeczywistych uwarunkowań rynkowych. Aby w sposób rzetelny wartościować poszczególne modele (w uproszczeniu: model przesiadkowy i model point to point) — należałoby zapytać o preferencje samych zainteresowanych czyli pasażerów oraz potencjalnych pasażerów np. poprzez szeroko zakrojone badania społeczne. Ponadto, formułowanie zastrzeżeń wobec polityki kształtowania przez LCC siatki połączeń na bazie floty dużych samolotów stoi w jawnej sprzeczności wobec konieczności poszukiwań optymalnych rozwiązań z perspektywy ekonomii i ochrony środowiska. Rzadsze kursy dużych statków powietrznych to rozwiązanie bardziej ekonomiczne i ekologiczne od częstszych kursów mniejszych samolotów.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
207.	Wpływ pandemii COVID-19 na obecną sytuację lotnisk regionalnych, str. 58	„W dalszym ciągu dużym wyzwaniem jest racjonalne zaplanowanie sytuacji ekonomiczno-finansowej portów regionalnych, głównie dlatego, że nadal nie wiadomo jak długo trwać będzie pandemia i związane z nią obostrzenia w transporcie. Można pokusić się o stwierdzenie, że dla większości portów regionalnych szczególnie w krótkim horyzoncie czasowym wyniki ekonomiczno-finansowe będą kształtowały się na poziomach negatywnych, zwłaszcza w przypadku portów, które i w normalnych warunkach działały ze stratą”— stan zagrożenia epidemicznego w Polsce został zniesiony, cytowany fragment wymaga zaktualizowania	Poświęcono w projekcie PRLC wiele miejsca i uwagi pandemicznym ograniczeniom rozwoju branży lotniczej (mimo dezaktualizacji tych ograniczeń), ale nieproporcjonalnie mniej miejsca i uwagi — wysokiej dynamice odbudowy ruchu lotniczego po pandemii, która nie budzi wątpliwości. Autorzy projektu PRLC zupełnie abstrahują od faktu, że rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 14 czerwca 2023 r. w sprawie odwołania na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemiologicznego, z dniem 1 lipca 2023 r. stan zagrożenia epidemiologicznego przestał być w Polsce aktualny. Już na kilka miesięcy przed jego odwołaniem przestał być czynnikiem o zauważalnym wpływie na rozwój portów lotniczych i całej branży lotniczej w Polsce o czym świadczą wyniki polskich portów lotniczych z I i II kwartału 2023 roku. Wiele formułowanych w dokumencie tez bazuje na identyfikacji uwarunkowań, które już nie występują, nie uwzględnia natomiast analitycznego spojrzenia na tendencje obserwowane w ostatnich kilkunastu miesiącach. Stawia to pod znakiem zapytania rzetelność argumentacji uzasadniającej określone w dokumencie cele i kierunki działań.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zakrestionowany fragment został przerebadowany.
208.	Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, str. 78-79, Prognoza	„Hałas lotniczy stanowi problem nie tylko dla mieszkańców terenów wokół lotnisk, ale i dla portów lotniczych. Stwarza zarówno ograniczenia finansowe, jak i infrastrukturalne dla portów lotniczych. Wraz ze wzrostem rynku lotniczego wzrastają także koszty „środowiskowe” rozwoju sektora transportu. Coraz większa liczba lotów oznacza zwiększoną liczbę odszkodowań za uciążliwość hałasową i coraz większe koszty z powodu ustanowienia obszarów ograniczonego użytkowania. Nasilają się także protesty społeczności lokalnych, które w sposób bezpośredni są narażone na działanie hałasu lotniczego. Hałas lotniczy poza obciążeniem finansowym dla portów lotniczych, stanowi także barierę rozwoju danego lotniska.” — konieczne są systemowe rozwiązania zmierzające do zniwelowania błędów w założeniach do wycen wysokości odszkodowań w procesach sądowych	Wnosimy o uwzględnienie w projekcie PRLC kompleksowej, legislacyjnej odpowiedzi na ważny problem całej branży lotniczej związany z procedurą odszkodowawczą z tytułu OOU. Ze względu na złożoność zagadnienia uważamy, że zmiany legislacyjne winny być poprzedzone powołaniem a następnie kilkumiesięczną pracą zespołu eksperckiego, w którym powinni być reprezentowani przedstawiciele ZRPL oraz eksperci akademicy a także praktycy w zakresie rzeczoznawstwa majątkowego.	Uwaga nieuwzględniona. W PRLC zasygnalizowano problem i konieczność dalszych prac w zakresie problemu hałasu lotniczego. Efektem takich działań powinny być właśnie analizy mające na celu identyfikację potencjalnych zmian i w dalszej kolejności ewentualne zmiany legislacyjne.

209.	Kierunek interwencji I: Rozwój Sieci Lotnisk w Polsce str. 104/110	<p>„Regionalizacja oraz decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych, zakładana w PRLILUN przy pewnych zaletach tego wariantu nie zapewniła w długim okresie efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. Rozdrobnienie ruchu lotniczego wynikające z decentralizacji, zmniejszało efekty skali, a w związku z tym miało wpływ na rentowność funkcjonowania portów lotniczych, jak również osłabienie oferty przewoźników lotniczych skoncentrowanych głównie na połączeniach point-to-point. Istnienie silnego portu lotniczego, który przez sieć krajowych i międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych oraz powiązanej nimi siatki połączeń przewoźnika/przewoźników posiadających bazę w porcie lotniczym, zwiększy wartość dodaną związaną z większymi przepływami pasażerów transferowych. CPK nie będzie stanowił zatem konkurencji dla tych lotnisk, lecz będzie wobec nich komplementarny. Niemniej jednak plany powstania CPK warunkują konieczność weryfikacji bądź opracowania z uwzględnieniem tzw. „efektu CPK” : Z. Prognoz ruchu dla poszczególnych lotnisk; 2. Strategii rozwoju regionów w tym regionalnych strategii transportowych; 3. Planów generalnych poszczególnych lotnisk, które odzwierciedlają wpływ CPK co do przewidywanego kierunku rozwoju poszczególnych lotnisk; 4. Planów inwestycyjnych tak w zakresie nowych elementów infrastruktury jak i remontów; 5. Planów inwestycyjnych w zakresie żegludgi</p>	<p>Niezbędna jest angażowanie przedstawicieli portów regionalnych w proces planowania i tworzenia strategii rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce. Nawet jednak w przypadku przyjęcia założenia o korzyściach płynących z modelu centralnego planowania — nie można go utożsamiać z centralizacją samego rozwoju. Porty regionalne stanowią niezbędne uzupełnienie systemu awiacyjnego, stanowią nie tylko o potencjale regionu ale całego kraju.</p> <p>Zgadzamy się ze stwierdzeniem, że prognozy ruchu, strategię rozwoju regionów, w tym regionalne strategię transportowe, plany generalne lotnisk, plany inwestycyjne lotnisk winny uwzględniać efekt CPK. Efekt CPK nie powinien jednak bazować na koncepcji budowania bazy popytowej CPK poprzez ograniczanie rozwoju portów regionalnych. Porty regionalne pełnią inną rolę w systemie awiacyjnym wobec portów przesiadkowych, współpracując tworząc kompleksowy system awiacyjny kraju.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. PRLC nie zakłada centralizacji rynku lotniczego. W PRLC zasygnalizowano, że regionalizacja rynku lotniczego w Polsce nie zapewniła w pełni efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. W PRLC założono, że istnienie silnego portu lotniczego może stanowić wartość dodaną dla obecnego rynku lotniczego. PRLC nie wyklucza dalszego rozwoju lotnisk regionalnych.</p>
210.	dokument PRLC	<p>1. Ponawiamy postulat wprowadzenia do ustawy Prawo lotnicze zapisu przewidującego możliwość przeładunku paliwa lotniczego na płycie postojowej lotniska lub w innym miejscu wyznaczonym przez zarządzającego portem lotniczym. Obecnie obowiązująca regulacja prawna wynikająca z wymagań tzw. rozporządzenia techniczno-naftowego wydanego na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo budowlane, nie przewiduje takiej możliwości mimo, że na większości lotnisk w Polsce dokonuje się przeładunku paliwa lotniczego z cystern drogowych na cysterny służące do obsługi statków powietrznych (cysterny lotniskowe).</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowane zmiany dotyczą ustawy Prawo Lotnicze a nie PRLC, którego dotyczą konsultacje. Wnioskowane kwestie wykraczają poza zakres szczegółowości PRLC.</p>
211.	dokument PRLC	<p>2. Co więcej, postuluje się uregulowanie statusu formalnego „cysterny lotniskowej”, jako szczególnego rodzaju cysterny drogowej (autocysterny), która operuje wyłącznie na terenie lotniska lub lądowiska. Skutki braku definicji prawnej cysterny lotniskowej w praktyce oznaczają dowolność interpretacji w zakresie wymogów technicznych cystern przewożących paliwo lotnicze, co w konsekwencji skutkować może brakiem wyposażenia ww. pojazdów w osprzęt zapewniający bezpieczeństwo wykonywanych operacji paliwowych. Z drugiej strony formalno-prawne uregulowanie definicji „cysterny lotniskowej” jest konieczne z uwagi na bezpieczeństwo dokonywania operacji tankowania i przeładunku paliwa lotniczego.</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Wnioskowane kwestie wykraczają poza zakres szczegółowości PRLC.</p>
212.	dokument PRLC	<p>3. Istotne również jest uregulowanie wymagań technicznych (ochrony środowiska, bhp i p.poż) dla miejsc wyznaczonych do prowadzenia operacji przeładunku bezpośrednio pomiędzy środkami transportu (cysternami drogowymi i cysternami lotniskowymi) na terenie lotnisk oraz lądowisk oraz dla wyposażenia cysterny lotniskowej celem zapewnienia bezpiecznego tankowania statków powietrznych. Podsumowując powyższe postulaty, kluczowych zagadnieniem, na jakie należy zwrócić uwagę przy wypracowywaniu zmian legislacyjnych, jest konieczność dokonania zmian wspomnianego już rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie, celem dostosowania jego treści do praktyki prowadzenia operacji logistycznych oraz handlingowych na krajowych lotniskach, dla których podstawowym środkiem prowadzenia tych operacji są cysterny drogowie oraz cysterny lotniskowe. Taki stan rzeczy wynika z dynamiki rozwoju rynku lotniczego w Polsce a co za tym idzie rosnącej konsumpcji paliw lotniczych, za którą nie nadąża rozwój stacjonarnej infrastruktury służącej do magazynowania oraz przeładunku paliw lotniczych. Aktualny kształt przepisów technicznych stanowi istotną barierę w zakresie wdrożenia jednolitych standardów technicznych dla krajowych lotnisk oraz lądowisk gdzie</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Wnioskowane kwestie wykraczają poza zakres szczegółowości PRLC.</p>



213.	dokument PRLC	Ponadto POPIHN za zasadne uznaje również zgłoszenie kolejnych postulatów: 4. Innowacje i wdrożenie nowoczesnych paliw lotniczych SAF i syntetycznych wymagają opracowania dotacji i zachęt dla zainteresowanych podmiotów ze względu na koszty i skalę produkcji w procesie produkcyjnym, dystrybucyjnym, budowaniu zaplecza infrastrukturalnego koniecznego do ich stosowania. Ponadto, niezbędne wydaje się być wykonanie działań uszczelniających segment nadzoru nad rynkiem tego rodzaju nowoczesnych paliw, analogicznie jak ma to miejsce w przypadku paliw tradycyjnych, poprzez stworzenie narzędzi nadzoru koncesyjno-regulacyjnego, sprawozdawczości, czy też monitorowania i kontrolowania jakości takich paliw.		Uwaga nieuwzględniona. Wnioskowane kwestie wykraczają poza zakres szczegółowości PRLC. Ponadto w PRLC nie przewidziano środków finansowych z budżetu państwa na realizację działań zawartych w PRLC.
214.	dokument PRLC	5. Wprowadzenie rocznych sprawozdań o ilości i rodzajach paliw lotniczych sprzedanych i dostarczonych przez przedsiębiorstwa energetyczne na podstawie koncesji WPC, OPZ i OPC do statków powietrznych. Sprawozdania powinny być składane, do końca marca roku kalendarzowego następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie. Pozwoli to Prezesowi URE jednoznacznie zwyiarować wielkość tego rynku w Polsce, w tym ile i jakie rodzaje paliw zużywają w Polsce poszczególne gałęzie transportu.		Uwaga nieuwzględniona. Wnioskowane kwestie wykraczają poza zakres szczegółowości PRLC.
215.	dokument PRLC	6. Wprowadzenie obowiązku udostępniania przez Prezesa URE na wniosek właściwych regulatorów danych o przedsiębiorstwach energetycznych, oraz rodzajach i ilości paliw ciekłych dostarczonych w danym roku do statków powietrznych.		Uwaga nieuwzględniona. Wnioskowane kwestie wykraczają poza zakres szczegółowości PRLC.
216.	dokument PRLC	Wprowadzenie obowiązku publikacji przez Prezesa URE rocznych całkowitych ilości sprzedaży dokonanych przez te przedsiębiorstwa paliw ciekłych do statków powietrznych. Jednocześnie z naszej strony deklarujemy wolę pełnej współpracy i zaangażowania w proces legislacyjny dedykowany wyżej omówionemu projektowi ustawy		Uwaga nieuwzględniona. Wnioskowane kwestie wykraczają poza zakres szczegółowości PRLC.
217.	dokument PRLC	Opinia na temat projektu PRLC, prognoz przewozów pasażerskich, prognozy CARGO, sytuacji a waglomeracji warszawskiej, analizy uzasadniającej koncepcję węzła intermodalnego została przedstawiona w załączniku nr 11		Uwagi przyjęte do wiadomości. Projektodawca dziękuje za opinie nt. dokumentu. Należy podkreślić, że nie planuje się aktualizacji prognoz zawartych w dokumencie przed jego przyjęciem. Jednocześnie projektodawca nie wyklucza aktualizacji PRLC w przyszłości, co zostało zapisane w PRLC. W opinii Projektodawcy zaprezentowane w dokumencie wnioski i analizy kwestii problematycznych są na poziomie szczegółowości odpowiednim dla tego typu dokumentu. Nie sposób jest ująć w dokumencie mającym charakter polityki publicznej wszystkich zagadnień w stopniu szczegółowości wskazanym przez wnioskodawcę. Jednocześnie Projektodawca nie planował PRLC jako dokumentu stanowiącego strategię rozwoju PLL LOT. PRLC ma być dokumentem dla wszystkich podmiotów operujących na polskim rynku lotniczym, bez faworyzowania poszczególnych podmiotów. Wnioskodawca kwestionuje zarówno prognozy rozwoju rynku lotniczego zawarte w dokumencie jak i całe założenia dokumentu. Projektodawca przyjmuje tę opinię do wiadomości. Jak zapisano w PRLC dokument ten nie stanowi podstawy do budowy CPK a stanowi próbę wpisania go w system transportowy kraju. Wnioskodawca kwestionuje zarówno realizację tej inwestycji jak i m.in. terminów jej wykonania.
218.	dokument PRLC	Opinia o drugiej prognozie IATA została przedstawiona w załączniku nr 12		Uwaga przyjęta do wiadomości. Wnioskodawca kwestionuje całość prognoz rozwoju rynku lotniczego w Polsce zawartych w projekcie PRLC. Nie planuje się aktualizacji prognoz zawartych w dokumencie przed jego przyjęciem. Jednocześnie projektodawca nie wyklucza aktualizacji PRLC w przyszłości, co zostało zapisane w PRLC.
219.	dokument PRLC	Opinia na temat możliwości LOT-u i CPK została przedstawiona w załączniku nr 13		Uwaga przyjęta do wiadomości. Wnioskodawca kwestionuje zarówno realizację tej inwestycji jak i m.in. terminów jej wykonania. Jak zapisano w PRLC dokument ten nie stanowi podstawy do budowy CPK a stanowi próbę wpisania go w system transportowy kraju. Jednocześnie Projektodawca nie planował PRLC jako dokumentu stanowiącego strategię rozwoju PLL LOT. PRLC ma być dokumentem dla wszystkich podmiotów operujących na polskim rynku lotniczym, bez faworyzowania poszczególnych podmiotów.
220.	dokument PRLC	Ogólne uwagi do dokumentu PRLC zostały przedstawione w załączniku nr 14		Uwagi przyjęte do wiadomości. W piśmie powielono kwestie zawarte w przekazanej tabeli uwag.
221.	Uwagi wstępne, str. 14, dokument PRLC	Należy jednak zauważyć, iż dokument ten nie uwzględnia sytuacji wynikającej z wojny w Ukrainie oraz skutków sankcji wprowadzonych w stosunku do Federacji Rosyjskiej, czy szerzej, prowadzonej „wojny gospodarczej”, wpływającej m.in. na wzrost cen paliw i energii. Na obecnym etapie konfliktu nie ma możliwości przewidzenia czasu jego trwania oraz jego długofalowych skutków gospodarczych, w tym w lotnictwie cywilnym	Brak informacji o wpływie wojny w Ukrainie na sytuację polskiego rynku przewozów lotniczych	Uwaga uwzględniona. Informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC, uwzględniający kwestie wojny w Ukrainie.

222.	Uwagi wstępne, str. 17-18, dokument PRLC	Polityka Lotnicza powstała przy czynnym współudziale szerokiego grona interesariuszy, w szczególności przy udziale zarządzających lotniskami (użytku publicznego, i użytku wyłącznego, certyfikowanych i niepodlegających certyfikacji), użytkowników infrastruktury lotnisk i przestrzeni powietrznej, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, przedstawicieli lotnictwa ogólnego i komercyjnego oraz społecznych organizacji i stowarzyszeń lotniczych	Nieprawdą jest jakoby dokument powstawał przy „czynnym udziale” linii lotniczych, a jeżeli nawet to przy udziale jednej linii lotniczej – LOT. Linii, której obecny udział w rynku przewozów pasażerskich nie przekracza 20%. Na rynku od lat dominują prywatne podmioty (ich obecny udział w rynku to ok. 80%) które pominięto w procesie uzgodnień. Większość uwag zgłaszanych przez Spółkę do projektu opublikowanego w 2021 r. nie została uwzględniona / nie ustosunkowano się do uwag.	Uwaga nieuwzględniona. Przy opracowywaniu dokumentu wykorzystano sugestie i materiały otrzymane od ww. w PRLC uczestników rynku lotniczego w Polsce. Ponadto wiele z uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych z 2021 r. zostało uwzględnionych w dokumencie.
223.	Dokumenty strategiczne Unii Europejskiej, str. 20, dokument PRLC	Uwaga ogólna	Brak szczegółowego odniesienia do kluczowych dokumentów strategicznych UE: - FitFor55 (lakońskie omówienie na str. 78) - projektu dyrektywy MDMS, - Rozwiązań dotyczących regulacji rynku i własności linii lotniczych, np. Ownership & control - ATC (SESAR etc.) Biorąc pod uwagę, iż w praktyce prawo w zakresie lotnictwa cywilnego kształtowane jest na poziomie UE, przedmiotowa strategia nie może abstrahować od trwających prac legislacyjnych lub konsultacyjnych na poziomie UE. W naszej ocenie, przedmiotowy dokument powinien prezentować stanowisko Polski co do kluczowych tematów analizowanych przez Komisję Europejską. Szczegółowe stanowisko Ryanair co do kluczowych projektów UE przesyłamy w załączniku	Uwaga nieuwzględniona. PRLC uwzględnia wskazane kwestie na poziomie szczegółowości odpowiednim dla charakteru PRLC jako polityki publicznej.
224.	Diagnoza stanu transportu lotniczego, Rola lotnictwa w budowaniu konkurencyjności gospodarki str. 30-31	Według danych Eurostatu w 2020 r. w branży lotniczej w Polsce działało 1254 firmy, w tym 1164 przedsiębiorstwa obsługujące transport lotniczy pasażerów, od narodowego przewoźnika PLL LOT aż po lokalne aerokluby. Ponadto działało 88 firm zajmujących się spedycją lotniczą towarów. Sektor transportu lotniczego w Polsce zatrudniał 15,5 tys. Osób, a funkcjonujące w nim podmioty wypracowały ponad 1,5 mld EUR obrotu. Mimo wzrostu liczby firm i systematycznego wzrostu obrotów, liczba zatrudnionych w branży oscyluje w okolicy 10 tys. osób. (...) Sumując informacje na temat wielkości branży lotniczej, firm działających w jej bezpośrednim otoczeniu oraz skali efektów mnożnikowych, można przyjąć, że branża lotnicza odpowiadała w 2019 r. za 17,2 mld zł całej wartości dodanej w gospodarce, czyli 0,7 proc. polskiego PKB.	Należy zaktualizować cały rozdział o bieżące dane i raporty. Diagnozowanie stanu rynku bazując na nieaktualnych danych, jest nieprofesjonalne i błędne. Aktualne dane dostępne są na stronach internetowych: ULC, Eurocontrol, ACI, KE, itp. Analiza zamieszczonych tam aktualnych danych prowadzi do innych wniosków i diagnoz sektora niż te zamieszczone w projekcie Polityki.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
225.	Przewozy cargo, str. 34	Przewiduje się, że światowy ruch towarowy będzie wzrastał o ponad 4 proc. rocznie w ciągu najbliższych 20 lat. Przewiduje się, że transport lotniczy, w tym ruch ekspresowy, będzie rósł w podobnym tempie ponad 4 proc. rocznie, podczas gdy poczta lotnicza będzie rosła wolniej, średnio o 2 proc. rocznie do 2037 r. Ogólnie rzecz biorąc, światowy ruch towarowy będzie większy ponad dwukrotnie w ciągu następnych 20 lat. (obliczenia przed COVID-19)	Nie jest jasne, dlaczego Ministerstwo w dokumencie skierowanym do konsultacji dnia 7 lipca 2023 r. posługuje się nieaktualizowanymi prognozami. Dane (wykonanie) dotyczące tego okresu są publicznie dostępne, zaś prognozy powinny obejmować okres kolejnych 10-15 lat po ewentualnym wprowadzeniu strategii.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
226.	Rynek przewoźników lotniczych, str. 35, dokument PRLC	Na europejskim rynku funkcjonowało przed pandemią COVID-19 ponad 100 przewoźników lotniczych. Wśród nich można wyróżnić pięć coraz bardziej dominujących firm, które wspólnie posiadają ponad 50% zdolności przewozowej w Europie. Do kluczowych podmiotów na rynku Europejskim zalicza się trzy międzynarodowe grupy lotnicze: IAG, AF-KLM i LH-Group.	Opis jest niezgodny ze stanem faktycznym. Struktura europejskiego rynku przewozów pasażerskich zaprezentowana jest w poniższej tabeli (źródło EUROCONTROL) <a href="https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-34-rise-low-cost-carriers-europe">https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-34-rise-low-cost-carriers-europe</a>	Uwaga uwzględniona. Zapis zostanie uzupełniony.
227.	Rynek przewoźników lotniczych, str. 36, dokument PRLC	Regularne loty stanowią ponad połowę wszystkich lotów w Europie. Tanie loty oferowane LCC stanowią 30 proc. wszystkich lotów. Są to dwa kluczowe segmenty rynku. Rysunek 8. Podział rynku przewozów lotniczych w Europie ze względu na kategorię	Brak uzasadnienia dla rozróżniania lotów regularnych oraz lotów LCC. LCC oferują również loty regularne, nie jest tak, że wyłączność na loty regularne mają przewoźnicy tradycyjni.	Uwaga nieuwzględniona. W PRLC zaproponowano podział na loty regularne i loty LCC w celu lepszego zobrazowania zjawisk na rynku lotniczym oraz ze względu na odmienny charakter takich połączeń.

228.	Infrastruktura portów lotniczych, str. 38-39, dokument PRLC	Największe huby w Europie obsługują rocznie ponad 70 mln pasażerów. W sumie 5 największych portów hubowych w roku 2019 obsłużyło 360 mln pasażerów, a 10 największych portów ponad 608 mln pasażerów. Tabela 1 Tabela 2	Nieaktualne dane (za 2019 r). Dane można aktualizować np. na podstawie opracowania ACI <a href="https://aci.aero/2023/04/05/international-travel-returns-top-10-busiest-airports-in-the-world-revealed/">https://aci.aero/2023/04/05/international-travel-returns-top-10-busiest-airports-in-the-world-revealed/</a>	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
229.	Koncepcja Centralnego Portu Komunikacyjnego, str. 40, dokument PRLC	Wielkość PKB stawia nas na pierwszym miejscu z blisko 30% udziałem i blisko dwuipółkrotną przewagą nad drugą w kolejności Rumunią. Pod względem PKB per capita Polska ustępuje nieznacznie kilku innym krajom, ale z wynikiem 34,165 USD (IMF 2020) plasuje się zdecydowanie powyżej średniej dla regionu CEE (26.290 USD).	Wg danych Banku Światowego, PKB per capita dla Polski w 2022 osiągnęło \$18,321.3, przy średniej europejskiej (CEE & Baltics) – \$19,337.9 (wyprzedzają nas Litwa, Łotwa, Estonia, Czechy, Słowacja, Słowenia, Węgry <a href="https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=B8-PL">https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=B8-PL</a> Dane z Polityki odbiegają również od danych wskazanych na stronie IMF za 2022/3 rok: <a href="https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPDPC@WEO/OE/MDC/ADVEC/WEO_WORLD/POL/EUQ">https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPDPC@WEO/OE/MDC/ADVEC/WEO_WORLD/POL/EUQ</a>	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
230.	Łączność lotnicza w transporcie lotniczym, (connectivity) – str. 43, dokument PRLC	Jedną z przyczyn drastycznych dysproporcji w zakresie connectivity w Polsce i w Europie Zachodniej wynika z ponad proporcjonalnego wzrostu oferowania połączeń w modelu (point-to-point), stosowanym przez przewoźników niskokosztowych. Model ten skutecznie stymuluje wybrane rynki i przyczynia się do skokowego wzrostu liczby pasażerów oraz mobilności lotniczej, nie jest w stanie jednocześnie dostarczyć wystarczająco zróżnicowanej oferty siatkowej.	Teza nieprawdziwa. LCC poprawiają connectivity – oferują znacznie szerszą siatkę połączeń (liczbę kierunków), wpływają na rozwój regionów, oferują więcej siedzeń niż tradycyjni przewoźnicy. Oferta przewoźników LCC jest zdecydowanie bardziej rozbudowana niż przewoźników tradycyjnych. Faktem jest, iż to przewoźnicy tradycyjni poprzez wykorzystywanie hubów ograniczają connectivity, skupiając swoją siatkę short-haulowa na kilku lub kilkunastu kierunkach. Abstrahując od faktu, że w dokumencie nie rozróżniono pojęcia „connectivity” bezpośredniego od przesiadkowego (ang.: direct vs indirect), próbuje się udowodnić fałszywą tezę jakoby przewoźnicy tradycyjni, w tym LOT, gwarantowali lepsze „connectivity” niż przewoźnicy niskokosztowi. Nie sposób obronić taką tezę w polskich warunkach rynkowych, gdzie popyt na loty bezpośrednie (oferowane prawie wyłącznie przez przewoźników niskokosztowych) jest kilkadziesiąt razy większy niż na loty przesiadkowe (wszystkie dostępne badania wskazują, że to właśnie linie niskokosztowe rozwijają i utrzymuje większe „connectivity” niż tradycyjni przewoźnicy, przykładowe źródła: (1) <a href="https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE%20Airport%20Industry%20Connectivity%20Report%202023.pdf">https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE%20Airport%20Industry%20Connectivity%20Report%202023.pdf</a> ; (2) <a href="https://www.pwc.com/gx/en/capital-projects-infrastructure/pdf/pwc-air-connectivity.pdf">https://www.pwc.com/gx/en/capital-projects-infrastructure/pdf/pwc-air-connectivity.pdf</a> ).	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca posiada odmienne zdanie w tej kwestii i uzasadnia je w projekcie PRLC.
231.	Łączność lotnicza w transporcie lotniczym (connectivity) – str. 43, dokument PRLC	siatka największych przewoźników LCC jest skupiona na kilku/kilkunastu połączeniach, odpowiedzialnych za ponad 70% całego ich ruchu i pozostaje „jednowymiarowa” - przewoźnicy są silnie skoncentrowani na strumieniu ruchu pomiędzy Polską a Europą Zachodnią; brak możliwości przesiadkowych drastycznie ogranicza zatem liczbę obsługiwanych par miast,	Teza nieprawdziwa, nieoparta analizami. W praktyce oferta LCC jest bardzo szeroka, obejmuje kilkadziesiąt kierunków z każdego z obsługiwanych lotnisk, co łącznie daje kilkadziesiąt kierunków z Polski. LCC oferują szerszą siatkę połączeń i kierunków z Polski niż przewoźnicy tradycyjni. Jednocześnie ze względu na szeroką siatkę dostępnych połączeń, możliwości przesiadkowe LCC są nieograniczone. Tylko Ryanair operuje z 13 lotnisk w Polsce i posiada 6 baz operacyjnych. Ryanair obsługuje z Polski w ramach bezpośrednich połączeń ok. 300 kierunków do ponad 30 krajów	Uwaga nieuwzględniona. W zakwestionowanym fragmencie Projektodawca podkreśla, że mowa jest o skupieniu ruchu na kilkunastu określonych kierunkach a nie jak twierdzi wnioskodawca o ogólnej liczbie kierunków.
232.	Łączność lotnicza w transporcie lotniczym (connectivity) – str. 43, dokument PRLC	siatka przewoźników point-to-point jest znacznie mniej stabilna niż przewoźników sieciowych i charakteryzuje się dużą sezonowością z powodu niskich barier wejścia i wyjścia na pojedyncze rynki,	Jw., teza nieprawdziwa, sezonowość siatki LCC jest podobną do sezonowości połączeń przewoźników tradycyjnych (proszę porównać ofertę Ryanair i LOT w sezonach lato/zima 23) Chociażby raport ACI pokazuje, że przewoźnicy tradycyjni redukują swoje rozkłady podczas gdy direct connectivity na europejskich lotniskach zapewniają głównie LCC. Chart 13: DIRECT CONNECTIVITY AT EUROPEAN AIRPORTS — LCC & FSOC LEVELS (JUNE 2022 VS. JUNE 2019)	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca posiada odmienne zdanie w tej kwestii i uzasadnia je w projekcie PRLC.

233.	łączność lotnicza w transporcie lotniczym (connectivity) – str. 43, dokument PRLC	przewoźnicy LCC, stosując stosunkowo duże samoloty, ograniczają liczbę częstotliwości na poszczególnych trasach (średnio dwupółkrotnie niższą niż u przewoźników sieciowych)	Teza niepoparta danymi. Wielkość samolotu nie ma wpływu na connectivity. Przykładem są lotniska regionalne, gdzie bardzo często jedynie przewoźnicy LCC oferują międzynarodowe loty na zróżnicowanych kierunkach. Większy samolot oznacza mniejsze obciążenie dla infrastruktury lotniskowej oraz środowiska. Takie działanie wpisuje się w politykę ograniczania emisji dwutlenku węgla; większe wypełnienie na pokładach LCC pozwala na osiąganie niższych emisji CO2 i hałasu w przeliczeniu na pasażera	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca posiada odmienne zdanie w tej kwestii i uzasadnia je w projekcie PRLC.
234.	łączność lotnicza w transporcie lotniczym (connectivity) – str. 43-44, dokument PRLC	Polska jest w tym zakresie szczególnie poszkodowana – wskaźnik dostępności komunikacji lotniczej dla Polski jest o 81 punktów procentowych niższy od średniej dla 15 krajów „starej” Unii oraz o 56 punktów procentowych niższy od średniej dla regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Rysunek 11	Procent, nie ‘punktów procentowych’ – patrz Rysunek 11 na str. 43-44 Dane nieaktualne. Dostępny jest nowy raport ACI: <a href="https://www.aci-europe.org/downloads/resources/CONNECTIVITY%20REPORT%202022.pdf">https://www.aci-europe.org/downloads/resources/CONNECTIVITY%20REPORT%202022.pdf</a>	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapis został przeredagowany.
235.	Ogólna sytuacja tynku w Polsce przed pandemią Covid-19, str. 46, dokument PRLC.	Rysunek 13 W latach 2006–2018, biorąc pod uwagę realny PKB, polska gospodarka okazała się trzecia najsilniejsza w Europie, osiągając skumulowany roczny wskaźnik wzrostu (CAGR) na poziomie 3,8%, co stanowiło trzeci wynik po Turcji i Irlandii	Dane wymagają aktualizacji. Dostępne są nowe raporty OECD za 2022 r.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględnić najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
236.	Sytuacja rynku turystycznego w Polsce przed pandemią i w trakcie pandemii, str. 46-47, dokument PRLC	Rysunek 14. Rysunek 15. Rysunek 16. Rysunek 17.	Dane wymagają aktualizacji. Posługiwanie i opieranie się na danych z 2016/2018/2019 roku, w sytuacji, kiedy dostępne są pełne raporty za 2022 r. jest nieprofesjonalne i wprowadza w błąd.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględnić najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
237.	Rynek lotniczy w Polsce, str 49, dokument PRLC	ANALIZA ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY – STAN NA ROK 2019	Nazwa tytułu wprowadza w błąd – należałoby zmienić ją na ‘ANALIZA ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY – STAN NA ROK 2023’, ponieważ w 2019 r. lotnisko RDO nie miało statusu certyfikowanego lotniska użytku publicznego.	Uwaga uwzględniona częściowo. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględnić najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Pomimo tego, przeredagowano część zapisów w celu łatwiejszego odbioru zaprezentowanych informacji.
238.	Ewaluacja polskiej sieci transportowej – stan na rok 2019, str. 50, dokument PRLC	Uwaga ogólna	W naszej ocenie należy wprowadzić aktualizację – tytuł działu Ewaluacja polskiej sieci transportowej – stan na rok 2023.	Uwaga uwzględniona częściowo. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględnić najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Pomimo tego, przeredagowano część zapisów w celu łatwiejszego odbioru zaprezentowanych informacji.
239.	Ewaluacja polskiej sieci transportowej - stan na rok 2019, str. 52, dokument PRLC	Ostatnim regionem wartym omówienia jest południowo-wschodnia część kraju, gdzie dwa regionalne lotniska w Rzeszowie i Lublinie notują wyniki finansowe oscylujące wokół progu rentowności. Pomimo zbliżonej siatki połączeń oraz podobnych wyników finansowych sytuację lotniska w Rzeszowie należy przy tym uznać za korzystniejszą w perspektywie najbliższej dekady ze względu na ścisłe powiązanie portu lotniczego z przemysłem lotniczym umiejscowionym w tzw. „Dolinie Lotniczej” oraz ze względu na istotne znaczenie dla systemu transportowego RP, co zostało wyraźnie podkreślone w Koncepcji CPK. Z podobnych przyczyn należy wskazać na perspektywę rozwoju portu lotniczego Szczecin-Goleniów, którego znaczenie z punktu widzenia polityki transportowej państwa zostało potwierdzone w Koncepcji CPK. Owo znaczenie odróżnia sytuację omawianego portu lotniczego od sytuacji innych przynoszących obecnie straty portów lotniczych, w tym w szczególności w Łodzi, Olsztynie, Bydgoszczy i Zielonej Górze.	Komentarze dotyczące lotnisk regionalnych są niejasne, nie dają odpowiedzi na pytanie jaka będzie strategia Polski względem tych lotnisk. Z dokumentu wynika, iż celem władz centralnych będzie wygaszenie lotnisk regionalnych poprzez sztuczne zatrzymanie ich rozwoju i dezinvestycje. Ze względu na fakt, iż większość ruchu lotniczego w Polsce generowana jest przez lotniska regionalne, a ich potencjał wzrostu jest bardzo duży, wprowadzanie rozwiązań opisanych (sugerowanych) w projekcie strategii byłby dewastujący dla regionalnych społeczności i gospodarki. Należy w sposób jednoznaczny wskazać jak. Brakuje informacji o tym, czy lotniska te będą rozwijane, czy celem będzie ich wygaszenie.	Uwaga nieuwzględniona. W PRLC podkreślono istotną rolę regionalnych portów lotniczych i wskazano na ich dalszy rozwój. PRLC wskazuje na kierunki rozwoju w jakich powinny się rozwijać porty lotnicze w Polsce. Projektodawca nie zgadza się ze stwierdzeniem, że zapisy PRLC są dewastujące dla regionalnych społeczności i gospodarki.

240.	Ewaluacja polskiej sieci transportowej - stan na rok 2019, str. 52, dokument PRLC	W roku 2019 było zauważalne niższe tempo rozwoju transportu lotniczego niż w latach 2017 i 2018. Nadal odnotowano jednak wzrosty, zarówno w liczbie przewiezionych pasażerów i cargo lotniczego, a także w liczbie operacji lotniczych. Większość portów lotniczych odnotowała dodatnią dynamikę ruchu w omawianym okresie. Porty regionalne (z uwzględnieniem lotniska Warszawa-Modlin, poza portem Kraków Balice) uzyskały wzrost wyższy o 0,8 p. p. w porównaniu do innych portów ACI Europe obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie. Lotnisko w Krakowie osiągnęło wynik aż o 21,3 p. p. wyższy niż porównywalne porty ACI obsługujące od 5 do 10 mln pasażerów rocznie. Spadki w roku 2019 wystąpiły dla portów: Lublin, Poznań-Ławica, Szczecin-Goleniów oraz Rzeszów-Jasionka. Wśród pozostałych portów regionalnych liderem było lotnisko Gdańsk im. L. Wałęsy, które w 2019 roku odnotowało wzrost wolumentu o 394 tys. pasażerów, co dało 8% wzrost w stosunku 2018 roku. Następne było lotnisko Wrocław-Starachowice, które obsługiwało w 2019 roku o 203 tys. pasażerów więcej (+6%), niż w poprzednim roku. Kolejny pod względem wzrostów w roku 2019 roku był port lotniczy Olsztyn Mazury z wynikiem +30 tys. pasażerów (wzrost o 26%). Spadki w 2019 roku odnotowały porty lotnicze Lublin (obniżenie oferowania linii nisko kosztowych i zawieszenie kilku tras), Poznań-Ławica (zamknięcie bazy Wizz Air i optymalizacja siatki połączeń przewoźnika, zmniejszenie ruchu <i>czarterowego</i> ). <i>Szczecin-Goleniów (obniżenie oferowania</i>	Dane wymagają aktualizacji na stan w 2022-2023 r. Np: <a href="https://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/2023/wg_portow_i_otnicznych_1kw20231.pdf">https://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/2023/wg_portow_i_otnicznych_1kw20231.pdf</a> <a href="https://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/2022/wg_portow_i_otnicznych_4kw2022.pdf">https://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/2022/wg_portow_i_otnicznych_4kw2022.pdf</a>	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
241.	Ewaluacja polskiej sieci transportowej - stan na rok 2019, str. 54, dokument PRLC	Co więcej położenie Warszawy blisko wschodniej granicy strefy czasowej pozwala na układanie korzystnych rotacji nocnych dla lotów krótkiego/średniego zasięgu w kierunkach wschodnich. Przewoźnicy mogą bowiem obsługiwać większość połączeń dalekiego zasięgu wykorzystując 24-godzinne rotacje samolotów, co ułatwia planowanie rozkładów.	Różnice w długości lotu pomiędzy WAW a np. hubem we FRA to w perspektywie lotu międzykontynentalnego (np. do Azji) jedynie minuty – brak większego wpływu. Z drugiej strony, Polska ma mniej konkurencyjne położenie w porównaniu do np. Irlandii czy Hiszpanii / Portugalii, jeśli chodzi o połączenia międzykontynentalne do obu Ameryk. Brak informacji o wpływie wyłączenia rosyjskiej przestrzeni powietrznej z użytku dla europejskich przewoźników, który wpływa na połączenia na wschód.	Uwaga nieuwzględniona. Wskazane przez wnioskodawcę informacje nie przeczą tezom zawartym w projekcie PRLC.
242.	Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie przed pandemią i w trakcie pandemii – stan na rok 2021, str. 60, dokument PRLC	W ciągu ostatnich pięciu lat Lotnisko Chopina w Warszawie zanotowało imponujący wzrost 12,2% rocznie (CAGR), podczas gdy ruch w PRG w tym samym czasie rósł średnio o 9,8% rocznie. Kijów (KBP), że średnim wzrostem na poziomie 17,3% rocznie, wyprowadziło Bukareszt (OTP) i niemal zrównało się z Budapesztem (BUD).	Zdanie nieprawdziwe, oparte na danych do 2019 r. Dostępne są już raporty za 2022 r.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapis został przededagowany.
243.	Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie przed pandemią i w trakcie pandemii – stan na rok 2021, str. 61, dokument PRLC	Kolejne linie to Lufthansa, Smartwings Polska, jak również Air France, Qatar, KLM i Aeroflot, które oferują od 2 do 4% miejsc Na pozostałą część rynku składają się głównie przewoźnicy sieciowi; Inni przewoźnicy nisko kosztowi to easyJet i Norwegian Air International	Aeroflot nie wykonuje połączeń do WAW od 26 lutego 2022 r. EasyJet i Norwegian również nie wykonują obecnie połączeń do WAW. Ryanair oferuje połączenia do WAW od marca 2023 r.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapis został przededagowany.
244.	Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie przed pandemią i w trakcie pandemii – stan na rok 2021, str. 60 – 63, dokument PRLC	Rysunek 23 (...) Ogólnie wzrost w ruchu powietrznym był wolniejszy od wzrostu całkowitej liczby pasażerów w ostatniej dekadzie, wynosząc 2,2% w ujęciu rocznym w porównaniu ze wzrostem ogólnej liczby pasażerów na poziomie 6,8%. (...) Lotnisko Chopina w Warszawie jest najważniejszym portem lotniczym tego miasta. W 2019 roku obsługiwało 18,3 mln pasażerów. Drugie lotnisko, Warszawa/Modlin, obsługiwało w tym samym roku 3,1 mln pasażerów, którzy skorzystali z oferty jedynej linii lotniczej operującej na tym porcie lotniczym, którą był Ryanair.	Przedstawione dane prowadzą do wniosku, że mimo zwiększenia oferowania na lotnisku WAW (jako o oferowania wszystkich przewoźników dla aglomeracji Warszawy), liczba pasażerów obsługiwanych na lotnisku WAW (łącznie WAW LCC oraz WAW FSC) w porównaniu do WMI wynosi 85.5% vs 14.5% dla WMI LCC, podczas gdy liczba obsługiwanych pasażerów, wg Rysunku 23 wynosi 87% dla WAW oraz 13 % dla WMI. Wniosek: lotnisko WMI jest znacznie bardziej 'wydajne'	Uwaga nieuwzględniona. Wskazane przez wnioskodawcę informacje nie przeczą tezom zawartym w projekcie PRLC.
245.	Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie przed pandemią i w trakcie pandemii – stan na rok 2021, str. 64, dokument PRLC	Udział przewoźników niskokosztowych obsługujących Warszawę zwiększyła się dwukrotnie między 2010 a 2015 rokiem dzięki wejściu Ryanaira na lotnisko Warszawa/Modlin.	Przedmiotowy zapis należy zaktualizować o dostępne zarówno w ULC jak i EUROCONTROL dane za lata 2016-2022.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
246.	Ruch krajowy na Lotnisku Chopina w Warszawie, str. 65, dokument PRLC	Ruch krajowy na Lotnisku Chopina w Warszawie w ostatnim czasie zaczął rosnąć dzięki ekspansji LOT-u. Odpowiada on za 10% całkowitego ruchu na tym lotnisku w 2018 r.	Dane wymagają aktualizacji.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.



247.	Ruch międzynarodowy na lotnisku Chopina w Warszawie, str. 68, dokument PRLC	3. Próby wejścia Ryanair W roku 2013 Ryanair podjął próbę wejścia na Lotnisko Chopina w Warszawie, obsługując niemal 1 milion pasażerów, lecz następnie znów się wycofał, skupiając swoją ofertę w Porcie Lotniczym Warszawa - Modlin. Ten irlandzki przewoźnik nisko kosztowy podjął kolejną taką próbę w 2017 roku, obsługując 0,7 mln pasażerów, lecz postanowił ponownie się wycofać, co ostatecznie dokonało się w 2019 roku;	Dane wymagają aktualizacji. Ryanair oferuje obecnie loty z WAW – od marca 2023 r.	Uwaga uwzględniona częściowo. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Pomimo powyższego dokonano niewielkich zmian redakcyjnym we wnioskowanym zakresie.
248.	Ruch międzynarodowy na lotnisku Chopina w Warszawie, str. 68 - 69, dokument PRLC	Rozpatrując przepustowość Lotniska Chopina w Warszawie w zakresie połączeń rozkładowych, historycznie głównym graczem zawsze był tam LOT. Po racjonalizacji działalności w 2012 roku firma zwiększyła swój udział w rynku z 37% do 50% (biorąc pod uwagę miejsca w połączeniach rozkładowych) w 2018 roku. Rysunek 27. Wizz Air jest drugim graczem i największym międzynarodowym przewoźnikiem nisko kosztowym na Lotnisku Chopina w Warszawie. Jego wpływ na rynek połączeń międzynarodowych znacznie wzrósł z 10% w roku 2007 do 18% w roku 2018. Grupa Lufthansa była historycznie trzecim największym uczestnikiem rynku międzynarodowych połączeń rozkładowych na Lotnisku Chopina w Warszawie. Jej udział zmniejszał się jednak w ostatnich latach z 14% w 2012 roku do 7% w roku 2018. Podobnie Air France/KLM znajdowało się pod presją, czego skutkiem było zmniejszenie udziału w rynku z 8% w 2012 roku do 4% w 2018 roku. W ostatnich latach na rynek przewoźników nisko kosztowych weszli nowi gracze, tacy jak Smartwings, podczas gdy udział linii Norwegian spadł do 10% w roku 2018. Historycznie Wizz Air był czołową tanią linią obsługującą połączenia międzynarodowe z Lotniska Chopina w Warszawie	Dane wymagają aktualizacji	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
249.	Ruch międzynarodowy na lotnisku Chopina w Warszawie, str. 69, dokument PRLC	W przeszłości drugi największy przewoźnik lotniczy, Norwegian, stopniowo zmniejszał swoją obecność na Lotnisku Chopina w Warszawie, podczas gdy Ryanair próbował kilkakrotnie zaatakować pozycję Wizz Air. Od roku 2019 i wycofania się Ryanaira do Portu Lotniczego Warszawa - Modli konkurencja jest bardzo ograniczona	Ryanair oferuje loty z WAW od marca 2023 r.	Uwaga uwzględniona częściowo. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Pomimo powyższego dokonano niewielkich zmian redakcyjnym we wnioskowanym zakresie.
250.	Sytuacja rynku przewozów towarowych (cargo) w Polsce, str. 74, dokument PRLC	Cargo lotnicze w Polsce jest związane ze strategicznym rozwojem PPL LOT. Rozszerzenie floty o nowe statki powietrzne pozwoli zwiększyć zdolności transportu w lądowiskach samolotów pasażerskich, w tym obsługę połączeń do destynacji na innych kontynentach np. w Azji i Stanach Zjednoczonych. Przewozy drogowe RFS uzupełnią lotnicze operacje przewozowe. Ambitne plany rozwoju przewozów towarowych wpłyną na przyszły rozwój cargo powietrznego.	Brak badań na potwierdzenie tezy, iż kluczowym czynnikiem mającym wpływ na rozwój cargo w Polsce ma być rozszerzenie floty i rozwój LOT. Brak informacji o innych przewoźnikach cargo. Brak informacji o zapotrzebowaniu na cargo w Polsce.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC jest dokumentem na dość dużym poziomie ogólności i w związku z tym nie sposób zawrzeć w nim wszystkich szczegółowych kwestii związanych z lotnictwem cywilnym w Polsce.
251.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce – str. 83 - 84: Mocne strony, dokument PRLC	nowoczesna flota przewoźnika PLL LOT i Enter Air	Skupienie na dwóch przewoźnikach. Brak informacji o innych przewoźnikach. Autor opracowania zdaje się nie dostrzegać zmian jakie zaszły na rynku przewozów lotniczych w ostatniej dekadzie. Pozycja LOTu jako narodowego przewoźnika zdecydowanie osłabła dając mu pozycję lidera jedynie na lotnisku WAW. Obecny udział LOT w rynku wynosi 23.5% ( <a href="https://ulc.gov.pl/_download/statystyki/2022/wg_przew_regularne_4kw2022.pdf">https://ulc.gov.pl/_download/statystyki/2022/wg_przew_regularne_4kw2022.pdf</a> ). Pozostała część rynku jest zdominowana przez przewoźników prywatnych, w tym LCC. Największym przewoźnikiem w Polsce od lat jest Ryanair (40% rynku). Należy uwzględnić w założeniach oraz w ramach analizy SWOT całość rynku a nie jedynie 20%. LOT to obiektywnie mały, typowo lokalny przewoźnik, bez możliwości jakiegokolwiek rozwoju bez wsparcia Państwa. LOT od lat boryka się z poważnymi problemami finansowymi, generuje ujemne kapitały własne, a jego strategia rozwoju zmienia się co kilka lat (a każdy jej etap kończy się w praktyce technicznym bankructwem przewoźnika). Nawet przy znaczącym wsparciu ze strony Państwa (które w najbliższej przyszłości jest mocno wątpliwe ze względu na znaczącą pomoc publiczną wypłaconą przewoźnikowi w ostatnich latach i utrzymującą się trudną sytuację finansową), LOT nie ma większych szans na wzmocnienie pozycji na wysoce konkurencyjnym i zdominowanym przez prywatne podmioty rynku. Budowanie Strategii na tego typu założeniach, jednocześnie umniejszanie roli 80% sektora w Polsce (taki procent pasażerów w Polsce obsługiwany jest przez prywatnych przewoźników) jest	Uwaga uwzględniona. Zapis zostanie przeredagowany

252.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce – str. 83 - 84: Mocne strony, dokument PRLC	stosunkowo silna pozycja PLL LOT S.A. na tle przewoźników z regionu Europy Środkowo- Wschodniej (do czasu pandemii COVID-19)	jw.	Uwaga nieuwzględniona. W opinii Projektodawcy zakwestionowane zdanie można uznać za zgodne z prawdą.
253.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce – str.85 : Zagrożenia, dokument PRLC	inicjatywy regulacyjne na szczeblu UE zmierzające do centralizacji określonych funkcji operacyjnych oraz regulacyjnych w zakresie służb żeglugi powietrznej	Nie należy traktować tego jako zagrożenia, ale szansę na efektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej i efektywne zarządzanie ruchem. Brak wspólnego zarządzania przestrzeni powietrzna w Europie to jeden z głównych czynników blokujących rozwój branży, przyczyniający się do opóźnień i dyskomfortu pasażerów.  Konkurencyjność rynku europejskiego względem innych rozwiniętych rynków (np. USA, Kanada) może wzrosnąć dzięki wprowadzeniu SESAR.	Uwaga uwzględniona. Zapis został usunięty.
254.	Prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2017 roku – str. 88-90, dokument PRLC	Uwaga ogólna	Dane wymagają aktualizacji – dostępne są dane za 2021-2022 r., na podstawie których można opracować nowe prognozy. Prognozy z 2017 r. można traktować wyłącznie w celach porównawczych	Uwaga uwzględniona częściowo. Dane z 2017 r. są przytoczone właśnie dla celów porównawczych. Ponadto w dokumencie przytoczono informacje nt. prognoz IATA sporządzonych w 2021 r. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
255.	Prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2017 roku – str. 89, dokument PRLC	Jednocześnie założono, że kolejne lata pod względem dynamiki powinny być wciąż dodatnie, jednak z wyraźnie niższym odczytem. Wzrosty te były spowodowane m.in. odbudową siatki połączeń PLL LOT a następnie jej rozwojem, który to w 2016 r. zanotował 24% dynamikę pod względem liczby przewiezionych pasażerów, a w pierwszej połowie 2017 r. około 20%.	Po raz kolejny projekt skupia się na PLL LOT. Brak informacji o innych przewoźnikach i ich wpływie na budowanie silnej gałęzi transportu w Polsce. LOT posiada 23% rynku skupionego w jednym porcie. Marginalny udział LOT w większości lotnisk regionalnych w Polsce.	Uwaga nieuwzględniona. Kwestia PLL LOT w zakwestionowanym zdaniu została wymieniona jako jeden z czynników mających wpływ na wzrosty ruchu lotniczego w Polsce.
256.	Prognozy ruchu opracowane przez IATA – str. 94, dokument PRLC	Tabela 5. Plany strategiczne przewoźników lotniczych/ 1. Uwzględniono plany strategiczne przewoźników lotniczych uczestniczących w forum IATA ACC dla CPK.	Założenia do prognoz IATA oparto na danych (planach strategicznych) dostarczonych przez przewoźników uczestniczących w forum IATA ACC. Nie skonsultowano planów strategicznych innych przewoźników operujących do/z Polski.  Ze względu na powyższe, dane na podstawie których przygotowano prognozy nie będą reprezentatywne dla całego rynku.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Prognoza IATA została opracowana na ściśle określonych założeniach, które zostały opisane w dokumencie.
257.	Prognozy ruchu opracowane przez IATA, str. 98, dokument PRLC	Rysunek 43.	Wg prognoz IATA rynku pasażerskiego w scenariuszu bazowym, WMI ma osiągnąć poziom 4.1m pasażerów w 2040 r. Nie wzięto pod uwagę danych od przewoźników. Ryanair planuje w ciągu najbliższych 5 lat podwoić liczbę przewożonych rocznie pasażerów z lotniska WMI, czyli osiągnąć poziom 6 mln pasażerów rocznie.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Prognoza IATA została opracowana na ściśle określonych założeniach, które zostały opisane w dokumencie.
258.	Lotniska regionalne, str. 112, dokument PRLC	Porty regionalne nadal będą obsługiwały przewoźników sieciowych pozyskujących z polskich regionów pasażerów do zasilania swoich siatek europejskich lub światowych.	Brak odniesienia do modelu intermodalnego, w którym pasażerowie są dowożeni do hub-u koleją, a nie samolotem. Niespójność z innymi założeniami. Umnieszczenie roli portów regionalnych do realizacji połączeń dowozowych do hubu.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca w PRLC poruszył kwestię intermodalności, a także istotnego znaczenia regionalnych portów lotniczych.
259.	Łączność lotnicza w transporcie lotniczym (Air connectivity) str. 119, V	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.	Brak informacji o innych przewoźnikach, których udział w rynku jest wyższy niż LOT.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
260.	Kierunek interwencji VII: ochrona środowiska w transporcie lotniczym, str. 192, dokument PRLC	Uwaga ogólna	Propozycje Ryanair zawarte są w załączniku Fit for 55	Uwagi przyjęte do wiadomości.
261.	dokument PRLC	Informacja Fit for 55 w załączniku nr 16		Uwagi przyjęte do wiadomości.
262.	dokument PRLC	Informacja o multimedialnych usługach w zakresie mobilności cyfrowej w załączniku nr 17		Uwagi przyjęte do wiadomości.
263.	dokument PRLC	Informacja o przelotach w załączniku nr 18		Uwagi przyjęte do wiadomości.
264.	dokument PRLC	Informacja o szansie na modernizację zasad własności i kontroli linii lotniczych z lat 40 XX w. w załączniku nr 30		Uwagi przyjęte do wiadomości.
265.	dokument PRLC	Uwagi dotyczące hałasu, zużycia paliwa, zagrożenia dla środowiska naturalnego w aspekcie ochrony przyrody programem NATURA 2000, prawa wodnego, odpadów, bezpieczeństwa oraz odpis znajdują się w załączniku nr 31 i 31_bis		Uwagi przyjęte do wiadomości. Większość ze zgłoszonych uwag została uwzględniona w dokumencie na poziomie szczegółowości odpowiadającym polityce publicznej. Część wymienionych przez wnioskodawcę kwestii wykracza poza zakres PRLC.

266.	Uwaga ogólna	<p>Doświadczenie z ostatnich konsultacji wskazuje, że zgłaszane wcześniej przez Kraków Airport uwagi dotyczące szybkiej i znaczącej dezaktualizacji prognozy przygotowywanej w okresie dynamicznych zmian na rynku pozostają aktualne.</p> <p>Dokument tworzony był w trudnym okresie pandemii. Dotychczas stosowane prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2017 r., straciły aktualność w związku z pandemią COVID-19. Jako bazowe prognozy rozwoju rynku lotniczego przyjęto prognozy IATA dla Polski i CPK, zaktualizowane w 2021 r. na zlecenie PPL.</p>	<p>Prognoza przygotowana w listopadzie 2022 r. przez zewnętrzną podmiot Airport Strategy &amp; Marketing (ASM) na zlecenie Kraków Airport, z uwzględnieniem wpływu budowy CPK, dokładnie rok po weryfikacji prognozy przez IATA (grudzień 2021 r.) w okresie długim wskazuje wartości wyższe o ponad 1,5 mln PAX. Co istotne, również i ta prognoza (ASM) już dzisiaj przestaje być aktualna, ponieważ w okresie krótkim i średnim „wyprzedzamy” zakładane w utworzonej na zlecenie Kraków Airport prognozie ilości PAX o ponad 2 lata. W stosunku do przyjętych przez IATA założeń, w roku 2030 rzeczywista liczba obsłużonych w Krakowie pasażerów może być nawet o 3 mln PAX większa, niż wskazuje na to</p> <p>wykorzystywana w dokumencie prognoza z grudnia 2021 r.</p> <p>Rozumiemy, że dynamicznie zachodzące zmiany na rynku lotniczym oraz duża niestabilność sytuacji spowodowana COVID-19 czy też skutkami wojny w Ukrainie utrudniają opracowanie prognoz a sam proces opracowania dokumentu PRLC wymaga czasu. Pomimo tego mając na uwadze fakt, że już w trakcie konsultacji nawet optymistyczna prognoza opracowana przez IATA w 2021 dość mocno odbiega od realiów rynkowych w 2023 (ruch pasażerski odbudowany po pandemii wcześniej wobec prognoz, a na lotniskach regionalnych osiąganie rekordowych, wyższych wobec obserwowanych w 2019 roku poziomów ruchu) Polityka powinna zostać zrewidowana i zaktualizowana pod tym kątem. Zdajemy sobie sprawę, że główne założenia nie ulegną istotnej zmianie jednak przedstawiony w PRLC obraz, w szczególności dotyczący lotnisk regionalnych, w tym lotniska krakowskiego, odstaje od rzeczywistości, co przedstawimy <u>również w kolejnych uwagach</u></p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu, w tym prognoz. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Pomimo powyższego dokonano niewielkich zmian redakcyjnych we wnioskowanym zakresie. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.</p>
267.	Uwaga ogólna	<p>Praktyka tych oraz wcześniejszych konsultacji Polityki Lotniczej wskazuje, że proponowany model centralnego, odgórnego sporządzania krajowych prognoz popytu na ruch i przewóz lotniczy, bez stosownych konsultacji z poszczególnymi portami lotniczymi, jest niewłaściwa.</p>	<p>Błędne założenia lub brak przyjętych założeń, szczytkowe dane oraz rozbieżności danych, które wskazujemy na poziomie krakowskiego lotniska, przy jednoczesnym braku konsultacji z zainteresowanym powodują, że nie można uznać centralnego prognozowania za rozwiązanie adekwatne jako podstawa planowania rozwoju infrastruktury w portach regionalnych. W przypadku krakowskiego lotniska bazowanie na prognozie IATA na rok 2030 oznacza niedostatek przepustowości na poziomie ok. 1,5 mln PAX, a zgodnie z najbardziej aktualną prognozą, przygotowaną w oparciu o bieżące dane, wartość ta będzie praktycznie trzykrotnie wyższa (ok. 5 mln PAX).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Prognozy zawarte w dokumencie opracowane były w oparciu o ściśle określone kryteria. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.</p>
268.	Uwaga ogólna	<p><i>„Z założenia ma ona służyć wsparciu osiągnięcia celów dotyczących:</i> ... <i>12. pozyskiwania funduszy europejskich na rozwój polskich podmiotów lotniczych.”—wymaga doszczegółowienia o jakie mechanizmy wspierające chodzi</i></p>	<p>W zakresie pkt 12 zwracamy uwagę, że nie wskazano w jaki sposób dokument Polityki wspiera pozyskanie funduszy europejskich. Nie wynika to również z treści dokumentu, są tam jedynie wskazane częściowo już nieaktualne źródła finansowania z funduszy europejskich, w wielu przypadkach niedostępne dla lotnisk lub o marginalnym znaczeniu dla rozwoju lotnisk.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Jak określono w dokumencie przyjęcie dokumentu stanowi wypełnienie jednego z warunków podstawowych Komisji Europejskiej dla transportu. Wypełnienie tego warunku jest konieczne do pozyskania środków z funduszy europejskich na transport.</p>
269.	Cele "Polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)", str. 21	<p><i>„zapewnienia przepustowości infrastruktury portów regionalnych zgodnie z prognozowanym popytem na usługi lotnicze, a także skoordynowanego rozwoju tej infrastruktury na poziomie krajowym, jak i regionalnym, tak aby uniknąć nadmiernej przepustowości oraz powielania inwestycji w infrastrukturę portów lotniczych z powodu braku koordynacji działań,”</i> <i>Zapis wskazujący na cele Polityki Lotniczej, a odnoszący się do planowania przepustowości regionalnych portów lotniczych zgodnie z prognozowanym popytem na usługi lotnicze wymaga doprecyzowania i/lub korekty.</i></p>	<p>Składamy zastrzeżenia do tego celu, który należy czytać w odniesieniu do zapisów ze str. 17, cyt.: „Polityka Lotnicza, określając na poziomie strategicznym kierunki i strukturę ramową rozwoju lotnictwa, będzie stanowiła podstawowy dokument odniesienia przy zatwierdzaniu na podstawie art. 55 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Oz, U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw transportu, planów generalnych lotnisk użytku publicznego pod kątem ich zgodności z polityką transportową kraju. W tym zakresie stanowić będzie niejako wytyczne dla zarządzających lotniskami, co do zakresu planów generalnych przy ich opracowywaniu oraz aktualizacji.” oraz ze str. 140, cyt.: „Wskazane powyżej kryteria zatwierdzenia przez ministra właściwego ds. transportu planu generalnego lotniska wskazują na konieczność wprowadzenia standardów zapewniających spójność nowych lub zaktualizowanych planów generalnych lotnisk, w szczególności przez: centralne sporządzanie krajowych prognoz popytu na ruch i przewóz lotniczy;”</p> <p>Zwracamy uwagę, że PRLC z jednej strony wskazuje na utrzymanie swobody gospodarczej działalności zarządzających lotniskami i suwerenne podejmowanie przez nie decyzji w zakresie inwestycji jako podmiotów prawa handlowego, a z drugiej strony wyżej cytowanymi zapisami zamierza narzucić centralne prognozy ruchu stanowiące kluczowe założenie do opracowywania planów generalnych lotnisk, pod groźbą niezaakceptowania planu generalnego rozbieżnego z tymi prognozami.</p> <p>Mając powyższe na uwadze zaproponowane rozwiązanie nie może zostać zaakceptowane, gdyż jest sprzeczne z innymi zapisami PRLC jak również swoboda gospodarcza podmiotów</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z zapisami Ustawy Prawo Lotnicze minister właściwy ds. transportu akceptuje plany generalne w zakresie polityki transportowej kraju. PRLC ma stanowić politykę transportową kraju. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.</p>
270.	Cele "Polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)", str. 22	<p><i>„4. Optymalizacji nakładów finansowych inwestycji w infrastrukturę lotniczą przez: - dążenie do zapewnienia możliwie wysokiego stopnia samofinansowania rozwoju infrastruktury lotniczej, z jednoczesnym uwzględnieniem konieczności integracji transportowej miast i regionów” — zapis o dużym stopniu ogólności wymaga doszczegółowienia</i></p>	<p>Zwracamy uwagę na zbyt ogólnie przyjęte stwierdzenie, że samofinansowanie inwestycji to przejaw optymalizacji nakładów inwestycyjnych. Rentowność jest celem biznesowym, ale finansowanie inwestycji wyłącznie z wypracowanych środków własnych nie musi oznaczać optymalizacji nakładów. Po drugie wskazany cel jest sprzeczny z celem wskazanym w uwagach wstępnych str. 14 (pkt 12) gdzie mowa o wspieraniu pozyskiwania funduszy unijnych na rozwój polskich podmiotów lotniczych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Celem jakim jest dążenie do zapewnienia wysokiego stopnia samofinansowania nie wyklucza się z ewentualnym wsparciem z innych funduszy w tym funduszy UE.</p>
271.	Cele "Polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)", str. 22	<p><i>„Kierunek interwencji 2 - Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych” — identyfikujemy potrzebę rozszerzenia tematu o zagadnienia, które ułatwia portom lotniczym realizację inwestycji</i></p>	<p>Porty lotnicze, w szczególności duże porty regionalne, dobrze sobie radzą z planowaniem inwestycji. Oczekują jednak wsparcia w dążeniu do uproszczenia i skrócenia procedur uzyskiwania pozwoleń administracyjnych w celu rozbudowy infrastruktury lotniskowej, szczególnie w obszarze OoŚ.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. PRLC wyznacza kierunki rozwoju rynku lotniczego w Polsce na pewnym stopniu ogólności. Wskazane w dokumencie działania mają przyczynić się do usprawnienia m.in. Realizacji inwestycji w portach lotniczych.</p>

272.	Infrastruktura portów lotniczych, str. 40	<i>„Region Europy Środkowo-Wschodniej to obszar o bardzo dużym potencjale demograficznym, zamieszkiwany łącznie przez ok. 180 mln mieszkańców w 19 krajach (w tym Ukraina 45,5 mln, Polska 38,5 mln, Rumunia 20 mln, Czechy 10,5 mln, Węgry 9,9 mln, Białoruś 9,5 mln).” — cytowany zapis prezentuje nieaktualne dane, wymaga aktualizacji</i>	Zwracamy uwagę, że 1/4 prezentowanego potencjału regionu stanowi Ukraina będąca obecnie poza UE. Jest ona w stanie wojny z Rosją, ale nawet po jej zakończeniu, biorąc pod uwagę, że jej infrastruktura lotniskowa mocno ucierpiała oraz że względu na jej rozległą powierzchnię jaką zajmuje, jej ruch lotniczy może nie być możliwy do częściowego przejęcia przez polski hub. Dodatkowo, dane statystyczne wskazują że populacja Ukrainy zmniejszyła się w 2023 roku co może mieć wpływ na zmniejszenie potencjału tego kraju. Obecna sytuacja w Ukrainie, z uwagi na znaczny wpływ tego kraju na potencjał regionu, powinna być uwzględniona w PUC.	Uwaga uwzględniona częściowo. Dokonano modyfikacji zapisu.
273.	Infrastruktura portów lotniczych, str. 40	<i>Według danych AC1 sprzed wybuchu pandemii COVID-19, europejski rynek lotniczy stawał się coraz bardziej dojrzalszy, a roczne zapotrzebowanie na inwestycje w infrastrukturę było o 20% za małe w stosunku do potrzeb. Ogólnie rzecz biorąc zapewnienie odpowiedniego poziomu inwestycji jest kluczowe dla utrzymania konkurencyjności europejskiego rynku” — cytowany zapis stwierdza fakt nie podając rozwiązań ułatwiających realizację inwestycji</i>	Zwracamy uwagę, że w przypadku lotnisk ograniczeniem w zapewnieniu odpowiedniego poziomu inwestycji był brak źródeł finansowania inwestycji lotniskowych ze środków unijnych, długotrwałe procedury uzyskiwania zgód administracyjnych, w szczególności w zakresie uzyskiwania decyzji środowiskowych, przy jednoczesnej dużej dynamice rozwoju ruchu lotniczego. Obecnie problemy te są nadal nierozwiązane, a PRLC również nie obejmuje propozycji rozwiązań tych problemów.	Uwaga nieuwzględniona. Zacytowany fragment znajduje się w dziale PRLC dot. diagnozy stanu rynku lotniczego. Działania i wnioski z diagnozy znajdują się w pozostałych działach PRLC.
274.	łączność lotnicza w transporcie lotniczym (connectivity), str. 43	<i>„...siatka przewoźników point-to-point jest znacznie mniej stabilna niż przewoźników sieciowych i charakteryzuje się dużą sezonowością z powodu niskich barier wejścia i wyjścia na pojedyncze rynki,...” — zapisy cytowanego fragmentu nie znajdują potwierdzenia w realiach rynkowych</i>	Dyskusyjnym wydaje się być stwierdzenie, że tani przewoźnicy nie są w stanie dostarczyć zróżnicowanej oferty siatkowej, czy że charakteryzują się dużą niestabilnością i sezonowością. Działanie tych przewoźników jest uzasadnione popytem na wybrane kierunki i jest doskonałym przykładem wdrażania elastycznego zarządzania i dostosowywania oferty do bieżącej sytuacji na rynku Umiejętność szybkiego dostosowania się do realiów rynkowych i biznesowych oraz elastyczności nie determinuje braku stabilizacji siatki, wręcz przeciwnie — służy utrzymaniu jej stabilności dzięki wysokiemu poziomowi wrażliwości na bodźce rynkowe. W obecnych realiach rynkowych zwyciężać będą podmioty umiejące szybko dostosowywać się do zmiennych uwarunkowań. Nie możemy również zgodzić się ze stwierdzeniem, że występuje w tym obszarze duża sezonowość. Duża sezonowość występuje w czarterach, a nie połączeniach regularnych point-to-point.  Zastrzeżeniem kierowanym pod adresem LCC jest stosowanie przez LCC modelu point-to-point. Tymczasem to pasażerowie preferują bezpośrednie połączenia jako dla nich dogodniejsze a korzystanie z węzła przesiadkowego nie wynika z ich preferencji i wobec przesiadania się a raczej z ekonomiki (jeżeli to tańsza opcja biletu) lub braku alternatyw. Potwierdza to m.in. IATA Stimulation Curve, która zakłada, że bezpośrednie połączenie jest w stanie wygenerować do trzech razy więcej pasażerów niż połączenie z przesiadką.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca posiada odmienne zdanie w tej kwestii i uzasadnia je w projekcie PRLC.
275.	łączność lotnicza w transporcie lotniczym (connectivity), str. 43	<i>„...przewoźnicy LCC, stosując stosunkowo duże samoloty, ograniczają liczbę częstotliwości na poszczególnych trasach (średnio dwukrotnie niższa niż u przewoźników sieciowych j. — stwierdzony fakt jakkolwiek zgodny z rzeczywistością rynkową, nie mniej pomija korzyści środowiskowe wynikające ze stosowanego przez LCC modelu przewozowego</i>	Punkt wskazywany w PRLC jako jedna z przyczyn dysproporcji connectivity w Polsce i Europie Zachodniej. Należy jednak podkreślić, że model ten przynosi korzyści środowiskowe. Przewoźnicy niskokosztowi stosując duże samoloty ograniczają liczbę częstotliwości na poszczególnych trasach - generują mniejszy ruch lotniczy (mniejszy hałas, ślad węglowy) przypadający na 1 pasażera. Średniotłokowy jest jednym z celów PRLC, co wprosi powinno przekładać się na pozytywną ocenę opisanego trendu.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
276.	Analiza istniejącej infrastruktury - stan na rok 2019, str. 50	<i>„Niezależnie od wahań koniunktury, konieczne jest wykorzystanie dostępnych narzędzi w celu wsparcia rozwoju infrastruktury portów lotniczych pełniących szczególną rolę dla realizacji podstawowych funkcji państwa.” - nieprecyzyjne stwierdzenie. Prosimy o doprecyzowanie, o jakich narzędziach jest tu mowa.</i>	Prosimy o doprecyzowanie, o jakich narzędziach jest tu mowa.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapis został przededagowany.
277.	Ewaluacja polskiej sieci transportowej - stan na rok 2019, str. 53	Rysunek 19 - Rysunek nawet po powiększeniu jest nieczytelny.	Rysunek nawet po powiększeniu jest nieczytelny.	Uwaga uwzględniona. Rysunek stracił na jakości podczas kompresji raportu do wersji pdf. Projektodawca postara się zmienić jakość kompresji w finalnej wersji raportu.
278.	Ewaluacja polskiej sieci transportowej - stan na rok 2019, str. 53	<i>„Praga to kolejny europejski węzeł przyciągający podróży z Polski, zwłaszcza z obszarów Wrocławia i Radomia.” -zasadne jest rozszerzenie katalogu wymienionych portów lotniczych.</i>	Ze względu na położenie geograficzne zasadne wydaje się wskazanie również innych portów lotniczych.	Uwaga nieuwzględniona. W zacytowanym fragmencie chciano zasygnalizować występowanie pewnego zjawiska bez wskazywania na konkretne porty lotnicze.
279.	Wpływ pandemii COVID-19 na obecną sytuację lotnisk regionalnych, str. 55-59	Uwaga ogólna do całości rozdziału dotycząca szybkiej popandemicznej odbudowy rynku lotniczego	Informacje zawarte w przedmiotowym rozdziale wskazują jakoby lotniska regionalne borykały się z brakiem rentowności i spiętrzeniem problemów po COVID-owych. Pomija się fakt, że niektóre lotniska regionalne dobrze sobie radzą, były i są rentowne, a straty z czasu pandemicznego zamknięcia lotnisk szybko odrabiają.  Zasadne wydaje się przeprowadzanie analizy rynku lotnisk regionalnych z uwzględnieniem różnic między nimi pod względem dynamiki popandemicznego odbudowywania ruchu.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapisy zostały przededagowane.
280.	Wpływ pandemii COVID-19 na obecną sytuację lotnisk regionalnych, str. 56	Rysunek 20 - Rysunek, nawet po powiększeniu, jest nieczytelny.	Rysunek, nawet po powiększeniu, jest nieczytelny.	Uwaga uwzględniona. Rysunek stracił na jakości podczas kompresji raportu do wersji pdf. Projektodawca postara się zmienić jakość kompresji w finalnej wersji raportu.

281.	Wpływ pandemii COVID-19 na obecną sytuację lotnisk regionalnych, str. 56-57	<i>„Niektóre regionalne porty lotnicze ponosiły również dodatkowe obciążenia finansowe niezależne od pandemii, jak np. wypłaty odszkodowań z tytułu hałasu (np. PL Poznań)” — za cytowanym stwierdzeniem powinny pójść wnioski i wytyczne zmierzające do rewizji założeń leżących u podstaw wyceny wysokości odszkodowań z tytułu hałasu</i>	Problematyka dużych obciążeń finansowych dotyczy nie tylko Poznania ale wszystkich portów lotniczych w Polsce, w których utworzono OOU. Z uwagi na nadinterpretację przepisów ustawy KIS, prowadzone postępowania sądowe w sprawie odszkodowań OOU naznaczone są błędami w wycenach wysokości odszkodowań przez biegłych sądowych. Prowadzone od wielu lat badania naukowe potwierdziły złożoność zagadnienia i wskazują na konieczność interwencji na szczeblu centralnym w celu ograniczenia tych obciążeń (obecnie obserwuje się praktykę sądową przyznawania odszkodowań mieszkańcom OOU z tytułu spadku wartości nieruchomości z powodu utworzenia OOU i hałasu stygmatyzacją, a nie rzeczywistego wprowadzenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości, czy też zasądzanie odszkodowań za akustykę pomimo faktycznego braku poprawy izolacyjności akustycznej domów i mieszkań). Polityka powinna uwzględnić konieczność rewizji opisanej sytuacji z uwzględnieniem wyników dostępnych badań naukowych.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Projekt PRLC zawiera informacje zarówno nt. problematyki wskaźników hałasu lotniczego jak i wypłat odszkodowań z tytułu hałasu. W dokumencie wskazano na konieczność dokonania analiz możliwości dostosowania obecnie występujących wskaźników hałasu lotniczego oraz metod ich szacowania do realiów panujących obecnie w środowisku i transporcie oraz dokonania potencjalnych zmian w tym zakresie. Działania w zakresie dot. kwestii szacowania wysokości odszkodowań z tytułu hałasu wykraczając poza zakres PRLC.
282.	Wpływ pandemii COVID-19 na obecną sytuację lotnisk regionalnych, str. 58	<i>„Obecnie regionalne porty lotnicze stoją przed wyzwaniem utrzymania płynności finansowej.” „Pandemia COVID-19 obnażyła sytuację operacyjno-finansową portów lotniczych, a w szczególności pokazała, że struktura właścicielska i modele zarządzania portami regionalnymi wymagają nowoczesnego podejścia biznesowego, np. współpracy z sektorem prywatnym.” — cytowane fragmenty cechuje duży poziom ogólności prowadzący do wniosku, że wszystkie porty regionalne borykają się z problemami finansowymi</i>	Stwierdzenie nieprawdziwe bazujące na zbyt daleko idącym uogólnieniu. Wynika z niego, że wszystkie porty regionalne mają takie problemy. Są również porty regionalne, które już w 2022 roku osiągały rekordowe wyniki finansowe lepsze niż w 2019 r. i nie mają problemów z płynnością finansową. W okresie pandemii COVID-19 wszystkie porty nie tylko regionalne i nie tylko w Polsce miały ujemne wyniki finansowe, co wynikało nie ze złego zarządzania a raczej z wystąpienia naglej niemożliwej do przewidzenia sytuacji oraz wprowadzenia radykalnych obostrzeń przez rządy poszczególnych państw dotkniętych pandemią.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapisy zostały przededagowane.
283.	Wpływ pandemii COVID-19 na obecną sytuację lotnisk regionalnych, str. 58	<i>W dalszym ciągu dużym wyzwaniem jest racjonalne zaplanowanie sytuacji ekonomiczno-finansowej portów regionalnych, głównie dlatego, że nadal nie wiadomo jak długo trwać będzie pandemia i związane z nią obostrzenia w transporcie. Można pokusić się o stwierdzenie, że dla większości portów regionalnych szczególnie w krótkim horyzoncie czasowym wyniki ekonomiczno-finansowe będą kształtowały się na poziomach negatywnych, zwłaszcza w przypadku portów, które i w normalnych warunkach działały ze stratą” — stan zagrożenia epidemicznego w Polsce został zniesiony, cytowany fragment wymaga zaktualizowania</i>	Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 14 czerwca 2023 r. w sprawie odwołania na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemiologicznego, z dniem 1 lipca 2023 r. stan zagrożenia został odwołany, tym samym w cytowanym fragmencie znajdują się nieaktualne stwierdzenia. Na etapie konsultacji dokumentu Polityki, wpływu pandemii już nie obserwujemy, a ponadto należy zauważyć, że lotniska regionalne (szczególnie te większe) szybko odbudowały się po pandemii i osiągają rekordowe wyniki zarówno na poziomie operacyjnym jak i finansowym.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapisy zostały przededagowane.
284.	Wpływ pandemii COVID-19 na obecną sytuację lotnisk regionalnych, str. 59	<i>Sygnały odbudowy ruchu od 2021 r. były wynikiem stopniowego zniesienia restrykcji w transporcie lotniczym, zwiększonej liczby osób zaszczepionych oraz chęci powrotu pasażerów do latania.” — kwestiom odbudowy rynku lotniczego po pandemii powinno się poświęcić nieco więcej miejsca, uwzględniając to zagadnienie w prognozach</i>	Pomimo uwzględnienia faktu znoszenia restrykcji i odbudowy rynku sytuacja została potraktowana w PRLC dość lakonicznie i nie została uwzględniona w prognozach stanowiących jedno z głównych założeń Polityki. Poświęcono w PRLC wiele miejsca i uwagi pandemicznym ograniczeniom rozwoju branży lotniczej, ale nieproporcjonalnie mniej miejsca i uwagi — wysokiej dynamice odbudowy ruchu lotniczego po pandemii, która nie budzi wątpliwości.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapisy zostały przededagowane.
285.	Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, str. 77	<i>„Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu lotniczego na środowisko powinno być jednym z priorytetów dla portów lotniczych oraz przewoźników lotniczych w Polsce. Sektor lotniczy powinien wnieść istotny wkład w redukcję globalnych emisji zanieczyszczeń.” — wnioskujemy o przeniesienie wagi, ciężaru na przewoźników lotniczych, jako że to działalność przewoźników, a nie samych portów ma negatywny wpływ na środowisko,</i>	Większy negatywny wpływ transportu lotniczego na środowisko ma działalność przewoźników lotniczych, a nie samych lotnisk. Wskazywanie w pierwszej kolejności portów lotniczych a dopiero później przewoźników, przesuwając ciężar odpowiedzialności na lotniska, które w rzeczywistości mają bardzo ograniczony wpływ na środowisko. Hałas i emisja CO2 w transporcie lotniczym generowane są w znacznej mierze przez samoloty (przewoźników), a nie działalność lotnisk (zarządzających lotniskami). Zwracamy uwagę na obserwowaną błędną praktykę obwiniania portów lotniczych za szkody środowiskowe. Powoduje to występowanie sytuacji, w których za negatywne skutki działalności przewoźników odpowiadają lotniska - patrz odszkodowania OOU. Prosimy o przeniesienie wagi, w konsultowanym dokumencie, na przewoźników lotniczych, a dopiero w drugiej kolejności na lotniska.	Uwaga nieuwzględniona. Kwestie środowiskowe stanowią jeden z filarów PRLC. W opinii projektodawcy działania podejmowane w zakresie zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko powinny być realizowane przez wszystkich uczestników rynku lotniczego.



286.	Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, str. 78	<p>„Dynamiczny rozwój rynku lotniczego w Polsce niesie za sobą liczne korzyści, ale także i zagrożenia. Podczas gdy rozwinęty rynek lotniczy przyczynia się do wzrostu mobilności społeczeństwa, wzrostu PKB, tworzenia nowych miejsc pracy, pobudzenia biznesu i gospodarki, oddziałuje także lokalnie na stan akustyczny środowiska, w tym przede wszystkim na zdrowie i życie mieszkańców terenów usytuowanych wokół portów lotniczych. Hałas lotniczy stanowi problem nie tylko dla mieszkańców terenów wokół lotnisk, ale i dla portów lotniczych. Stwarza zarówno ograniczenia finansowe, jak i infrastrukturalne dla portów lotniczych. Wraz ze wzrostem rynku lotniczego wzrastają także koszty „środowiskowe” rozwoju sektora transportu. Coraz większa liczba lotów oznacza zwiększoną liczbę odszkodowań za uciążliwość hałasową i coraz większe koszty z powodu ustanowienia obszarów ograniczonego użytkowania. Nasilają się także protesty społeczności lokalnych, które w sposób bezpośredni są narażone na działanie hałasu lotniczego. Powyższy problem stwarza także ryzyko wystąpienia nadużyć w tym zakresie, w szczególności w kontekście licznych wątpliwości odnośnie poprawności metodologii sporządzania sądowych wycen w celu ustalenia wysokości odszkodowania. Ich wysokie kwoty stanowią ogromne obciążenie finansowe dla portów lotniczych, dla których utworzono obszar ograniczonego użytkowania. Porty lotnicze, dla których ustanowiono obszary ograniczonego użytkowania są zobowiązane, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27</p> <p><i>Hałas lotniczy stanowi problem nie tylko dla mieszkańców terenów wokół lotnisk, ale i dla portów lotniczych. Stwarza zarówno ograniczenia finansowe, jak i infrastrukturalne dla portów lotniczych. Wraz ze wzrostem rynku lotniczego wzrastają także koszty „środowiskowe” rozwoju sektora transportu. Coraz większa liczba lotów oznacza zwiększoną liczbę odszkodowań za uciążliwość hałasową i coraz większe koszty z powodu ustanowienia obszarów ograniczonego użytkowania. Nasilają się także protesty społeczności lokalnych, które w sposób bezpośredni są narażone na działanie hałasu lotniczego. Powyższy problem stwarza także ryzyko wystąpienia nadużyć w tym zakresie, w szczególności w kontekście licznych wątpliwości odnośnie poprawności metodologii sporządzania sądowych wycen w celu ustalenia wysokości odszkodowania. Ich wysokie kwoty stanowią ogromne obciążenie finansowe dla portów lotniczych, dla których utworzono obszar ograniczonego użytkowania. Porty lotnicze, dla których ustanowiono obszary ograniczonego użytkowania są zobowiązane, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. — Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556, z późn. zm.), do wypłaty odszkodowań, bądź rekompensat za dostosowanie akustyczne budynków dla właścicieli nieruchomości położonych wewnątrz danych obszarów. Hałas lotniczy poza obciążeniem finansowym dla portów lotniczych, stanowi także barierę rozwoju danego lotniska.” — konieczne są systemowe rozwiązania</i></p>	Należy zauważyć, że intensywny rozwój lotnisk, zarówno przesiadkowych jak i regionalnych, może być niemożliwy przy jednoczesnym utrzymaniu restrykcyjności obecnych przepisów środowiskowych. Ich liberalizacja w wielu aspektach będzie warunkiem koniecznym tego procesu. Uwaga w aspekcie ekonomiczno-społecznym i w odniesieniu do statusu, funkcji odpowiedzialności zarządzającego lotniskiem.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Projektodawca dąży do zrównoważonego rozwoju rynku lotniczego w Polsce.
287.	Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, str. 78 i 79	<p><i>Hałas lotniczy stanowi problem nie tylko dla mieszkańców terenów wokół lotnisk, ale i dla portów lotniczych. Stwarza zarówno ograniczenia finansowe, jak i infrastrukturalne dla portów lotniczych. Wraz ze wzrostem rynku lotniczego wzrastają także koszty „środowiskowe” rozwoju sektora transportu. Coraz większa liczba lotów oznacza zwiększoną liczbę odszkodowań za uciążliwość hałasową i coraz większe koszty z powodu ustanowienia obszarów ograniczonego użytkowania. Nasilają się także protesty społeczności lokalnych, które w sposób bezpośredni są narażone na działanie hałasu lotniczego. Powyższy problem stwarza także ryzyko wystąpienia nadużyć w tym zakresie, w szczególności w kontekście licznych wątpliwości odnośnie poprawności metodologii sporządzania sądowych wycen w celu ustalenia wysokości odszkodowania. Ich wysokie kwoty stanowią ogromne obciążenie finansowe dla portów lotniczych, dla których utworzono obszar ograniczonego użytkowania. Porty lotnicze, dla których ustanowiono obszary ograniczonego użytkowania są zobowiązane, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. — Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556, z późn. zm.), do wypłaty odszkodowań, bądź rekompensat za dostosowanie akustyczne budynków dla właścicieli nieruchomości położonych wewnątrz danych obszarów. Hałas lotniczy poza obciążeniem finansowym dla portów lotniczych, stanowi także barierę rozwoju danego lotniska.” — konieczne są systemowe rozwiązania</i></p>	Wnosimy o uwzględnienie w PRLC kompleksowej odpowiedzi na ważny problem całej branży lotniczej, polegający na powielaniu błędów systemowego w procesach sądowych o odszkodowania z tyt. OOU. Należałoby rozwiązać problem zidentyfikowanej w badaniach naukowych stygmatyzacji portów lotniczych polegającej na przerywaniu całości odpowiedzialności za hałas na zarządzających lotniskami, błędnych wycen, nadmiernych kosztów interwencji państwa itd. Należy gruntownie przeanalizować zasadność wypłat odszkodowań za dostosowanie akustyczne domów mając na uwadze fakt, że właściciele często nie wykonują tych dostosowań, czy też zasądzenia odszkodowań za spadek wartości nieruchomości, nie z powodu wprowadzenia rzeczywistych ograniczeń korzystania z nieruchomości, a z powodu samego utworzenia OOU i istnienia hałasu (który przecież występował również przed wprowadzeniem ODU).	Uwaga przyjęta do wiadomości. Projekt PRLC zawiera informacje zarówno nt. problematyki wskaźników hałasu lotniczego jak i wypłat odszkodowań z tytułu hałasu. W dokumencie wskazano na konieczność dokonania analiz możliwości dostosowania obecnie występujących wskaźników hałasu lotniczego oraz metod ich szacowania do realiów panujących obecnie w środowisku i transporcie oraz dokonania potencjalnych zmian w tym zakresie. Działania w zakresie dot. kwestii szacowania wysokości odszkodowań z tytułu hałasu wykraczając poza zakres PRLC.
288.	Wnioski str. 81	Uwaga ogólna — wnioski odnoszą się tylko do jednego rozdziału, pozostałe rozdziały nie zostały podsumowane, wnosimy o ujednolicenie struktury dokumentu	Spisane w tym miejscu wnioski odnoszą się prawdopodobnie jedynie do rozdziału Żegluga powietrzna. Jeśli taki był zamysł, to stwierdzamy niekonsekwencję, gdyż poprzednie rozdziały nie zawierały żadnych wniosków. Sugerujemy uzupełnienie dokumentu, po każdym rozdziale, o wnioski, lub przedstawienie wniosków w niniejszym rozdziale nie tylko na temat żeglugi powietrznej, ale również o ochrony środowiska, rynku lotniczego w Polsce itd.	Uwaga uwzględniona. Struktura została przeredagowana.
289.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 84	<i>Słabe strony: sporządzanie błędnych sądowych wycen w celu ustalenia wysokości odszkodowania, które sprzyjają występowaniu nadużyć w przypadku odszkodowań wypłacanych przez porty lotnicze dla których utworzono obszary ograniczonego użytkowania</i> — uwaga raczej w kierunku sądownictwa powszechnego a nie lotnictwa	Szczegółowo odnieśliśmy się do problematyki w uwagach do strony 56-57 i 78-79	Uwaga przyjęta do wiadomości. Projekt PRLC zawiera informacje zarówno nt. problematyki wskaźników hałasu lotniczego jak i wypłat odszkodowań z tytułu hałasu. W dokumencie wskazano na konieczność dokonania analiz możliwości dostosowania obecnie występujących wskaźników hałasu lotniczego oraz metod ich szacowania do realiów panujących obecnie w środowisku i transporcie oraz dokonania potencjalnych zmian w tym zakresie. Działania w zakresie dot. kwestii szacowania wysokości odszkodowań z tytułu hałasu wykraczając poza zakres PRLC.
290.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 85	<i>Zagrożenia: zwiększanie się izolacji społecznej i ograniczanie przemieszczania się ludności z uwagi na pandemię COVID-19 i spowodowana tym wolniejsza odbudowa branży lotniczej i ruchu lotniczego</i> — cytowana teza wymaga rewizji i aktualizacji ewentualnie usunięcia	Na etapie konsultacji dokumentu Polityki cytowany zapis jest nieaktualny, obecnie rynek lotniczy już się odbudował i dynamicznie przyrasta, co pokazują dane z I półrocza 2023r. . Proponujemy usunąć to zagrożenie jako nieaktualne.	Uwaga uwzględniona. Zapis został usunięty.
291.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 86	<i>„Szanse: większość polskich, regionalnych portów lotniczych przez najbliższe lata nie będzie miała żadnych problemów z przepustowością ze względu na efekty pandemii. Sytuacja ta stwarza warunki dla portów lotniczych, które wykorzystując zmniejszony ruch w czasie pandemii będą mogły przygotować i realizować zaplanowany proces inwestycyjny.”</i> - cytowana teza wymaga rewizji i aktualizacji	Informacja nie jest aktualna, dynamiczny wzrost ruchu pasażerskiego spowodował powrót do problemów z przepustowością portów lotniczych jaki miał miejsce w 2019 roku, o czym wspominała PRLC opisując sytuację portów regionalnych.	Uwaga uwzględniona. Zapis został usunięty.

292.	Prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2017 roku, s. 88-89	„Jak wskazują prognozy analityków ekonomicznych osiągnięcie wskaźników ruchu lotniczego z 2019 r., będzie możliwe najwcześniej w 2024 r pod warunkiem, że nie nastąpi powrót do stanu pandemicznego. Potwierdzają to też zaktualizowane Prognozy LATA z 2021 roku, opisane w dalszej części dokumentu.” — cytowany fragment wymaga rewizji i aktualizacji	Jak wspominaliśmy wcześniej, prognozy JATA z 2021 nie są aktualne i adekwatne, co wyraźnie widać w tym miejscu PRLC. Rynek odbudował się szybciej, a w 2023 roku już przekracza poziomy liczby obsłużonych pasażerów czy ruchu lotniczego znane z 2019 roku.	Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany. Informujemy, że w dokumencie uwzględniono dodatkowo najnowsze prognozy ULC z 2023 r.
293.	Prognozy ruchu opracowane przez TATA, s. 90	Uwaga ogólna do Prognozy — uległa dezaktualizacji, wymaga przeglądu i uaktualnienia	Prognoza nawet w wersji optymistycznej uległa dezaktualizacji i wymaga dostosowania do obecnych realiów rynkowych.	Uwaga uwzględniona częściowo. Informujemy, że w dokumencie uwzględniono dodatkowo najnowsze prognozy ULC z 2023 r.
294.	Prognozy ruchu opracowane przez IATA. Wnioski — wyniki prognoz dla rynku pasażerskiego, s. 98	Rysunek 43 — nieaktualne dane w stosunku do Kraków Airport	Prognoza bazowa dla KRK, zarówno dla roku 2030 jak i 2040 jest zaniżona wobec prognoz posiadanych przez KRK, co w przypadku nieuwzględnienia uwag Kraków Airport do PRLC może stanowić błędną podstawę do potencjalnych decyzji dotyczących planowanych inwestycji poprzez niezatwierdzenie planu generalnego, jako niezgodnego z centralnymi prognozami, o których mowa w innej części Polityki.	Uwaga uwzględniona częściowo. Należy mieć na uwadze, że prognoza IATA została sporządzona w 2021 r. Informujemy, że w dokumencie uwzględniono dodatkowo najnowsze prognozy ULC z 2023 r. Ponadto kwestionowane zapisy zostały zmodyfikowane.
295.	Prognozy ruchu opracowane przez IATA. Wnioski — wyniki prognoz dla rynku pasażerskiego, s. 98	„LATA przewiduje, że w latach 2030/2040 portami lotniczymi obsługującymi największy ruch pasażerski będą kolejno CPK, Kraków, Gdańsk, Katowice, Wrocław, Poznań oraz Warszawa-Modlin. Do końca roku 2040 do grona polskich lotnisk obsługujących milion pasażerów rocznie dołączą porty lotnicze w Radomiu (w roku 2025), Rzeszowie (w roku 2029) i Szczecinie (w roku 2035)” — zapis wymaga doprecyzowania	Proponujemy doprecyzować ... „do końca roku 2040 do grona polskich lotnisk obsługujących ponad milion pasażerów rocznie dołączą porty lotnicze w Radomiu (w roku 2025), Rzeszowie (w roku 2029) i Szczecinie (w roku 2035)”. Obecny zapis wskazuje, że wspomniane wyżej grono lotnisk obsługuje milion pasażerów rocznie, a w rzeczywistości każde z nich obsługuje ich dużo więcej.	Uwaga nieuwzględniona. Należy mieć na uwadze, że prognoza IATA została sporządzona w 2021 r. Informujemy, że w dokumencie uwzględniono dodatkowo najnowsze prognozy ULC z 2023 r.
296.	Kierunek interwencji 1: Rozwój Sieci Lotnisk w Polsce, s. 104	„1. Sieć podstawowa: · główny węzeł transferowy dla Polski i Regionu (Europa Środkowo-Wschodnia) — docelowo CPK; · wiodące regionalne porty lotnicze (w sieci TEN-T) — Kraków, Katowice, Gdańsk, Poznań, Wrocław, rozwijające się regionalne porty lotnicze (w sieci TEN-T) — Rzeszów, Łódź, Szczecin, Bydgoszcz oraz pozostałe porty lotnicze, w tym także dopełniające białe plamy lotniczej dostępności — Modlin, Lublin, Olsztyn, Zielona Góra, Radom.” — zapis wymaga doprecyzowania i rozwinięcia	Podział na większe i mniejsze lotniska regionalne wydaje się być słuszny, gdyż inne problemy rozwojowe mają duże lotniska a inne małe. Niestety PRLC niewiele mówi o tym, co taki podział daje lotnikom, co faktycznie i w praktyce różni te dwie kategorie portów lotniczych. Prosimy o doprecyzowanie. Nie do końca rozumiemy także, dlaczego wyłoniono kategorię „pozostałe”. Samo kryterium „dopełniania białych plam” wydaje się niewystarczające, ponieważ w miejsce każdego regionalnego portu lotniczego, gdyby nie istniał, pojawiła by się biała plama lotniczej dostępności.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Zaprezentowany podział ma na celu lepsze zobrazowanie wizji Projektodawcy dot. sieci lotnisk w Polsce.
297.	Kierunek interwencji 1: Rozwój Sieci Lotnisk w Polsce str. 104/110	„Regionalizacja oraz decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych, zakładana w PKWN przy pewnych zaletach tego wariantu nie zapewniła w długim okresie efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. Rozdrobnienie ruchu lotniczego wynikające z decentralizacji, zmniejszało efekty skali, a w związku z tym miało wpływ na rentowność funkcjonowania portów lotniczych, jak również osłabienie oferty przewoźników lotniczych skoncentrowanych głównie na połączeniach point-to-point. Istnienie silnego portu lotniczego, który przez sieć krajowych i międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych oraz powiązanej nimi siatki połączeń przewoźnika/przewoźników posiadających bazę w porcie lotniczym, zwiększy wartość dodaną związaną z większymi przepływami pasażerów transferowych. CPK nie będzie stanowił zatem konkurencji dla tych lotnisk, lecz będzie wobec nich komplementarny. Niemniej jednak plany powstania CPK warunkują konieczność weryfikacji bądź opracowania z uwzględnieniem tzw. „efektu CPK”: 1. Prognoz ruchu dla poszczególnych lotnisk; 2. Strategii rozwoju regionów w tym regionalnych strategii transportowych; 3. Planów generalnych poszczególnych lotnisk, które odzwierciedlają wpływ CPK co do przewidywanego kierunku rozwoju poszczególnych lotnisk; 4. Planów inwestycyjnych tak w zakresie nowych elementów infrastruktury jak i remontów; 5. Planów inwestycyjnych w zakresie żegludki powietrznej.” — cytowany zapis	Stwierdzeń o negatywnych skutkach regionalizacji i decentralizacji nie można uznać za zasadne.. Bliskość portów regionalnych wobec skupisk potencjalnych pasażerów oraz możliwość podróży bez przesiadek, pojawienie się LCC oferujących połączenia Point-to-Point spowodowały dynamiczny rozwój transportu lotniczego w Polsce, który przestał być, dzięki temu elitarnym przywilejem dla nielicznych a stał się dostępny dla niemal każdego. Regiony stanowią o sile każdego państwa i jego gospodarki, w tym także porty regionalne, które spełniają inną rolę niż porty przesiadkowe, a ich współdziałanie służy rozwojowi kraju. Brak w PRLC analizy wpływu CPK na lotniska regionalne w zakresie ograniczenia ich potencjału i rozwoju jako elementu polityk regionalnych - w aspekcie ekonomicznym i gospodarczym, także w świetle postulowanej centralizacji ich zarządzania. Zapis mówiący o specyfice i nastawieniu regionalnych portów lotniczych na zapewnienie krótkodystansowych połączeń międzynarodowych i krajowych jest błędnie postawioną tezą. Dotychczasowy rozwój Kraków Airport nie uzasadnia takiej tezy, w dużej mierze dzięki ofercie PLL LOT, połączeń bezpośrednich z Krakowa do Chicago i Nowego Jorku. Innym przykładem lotniska regionalnego z ofertą długodystansowego połączenia jest port Rzeszów-Jasionka, czy port lotniczy	Uwaga nieuwzględniona. PRLC nie zakłada centralizacji rynku lotniczego. W PRLC zasygnalizowano, że regionalizacja rynku lotniczego w Polsce nie zapewniła w pełni efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. W PRLC założono, że istnienie silnego portu lotniczego może stanowić wartość dodaną dla obecnego rynku lotniczego. PRLC nie wyklucza dalszego rozwoju lotnisk regionalnych.
298.	Kierunek interwencji 1: Rozwój Sieci Lotnisk w Polsce, str. 110	„Założenia dotyczące wpływu CPK na funkcjonowanie lotnisk regionalnych w Polsce oraz określenie ich roli zostało ujęte w koncepcji CPK.” - wnioskujemy o wprowadzenie do treści Polityki informacji zawartych w koncepcji CPK	Wprowadzenie do treści Polityki informacji zawartych w koncepcji CPK w zakresie roli i funkcjonowania lotnisk regionalnych w Polsce po uruchomieniu CPK., które obecnie zawarte są w koncepcji CPK poprawi czytelność dokumentu i będzie stanowiła jedną spójną informację dla zarządzających regionalnymi portami.	Uwaga nieuwzględniona. Kopiowanie treści innych dokumentów do PRLC nie stanowi, zdaniem Projektodawcy, wartości dodanej dla dokumentu.
299.	Łączność lotnicza w transporcie lotniczym (Air connectivity), str. 117	Na wskaźniki connectivity wpływa również struktura danego rynku, w tym udział przewoźników niskokosztowych. Ze względu na stosowany przez nich model biznesowy (połączenia point-to-point) dzięki wzrostowi aktywności przewoźników niskokosztowych wyższe są również wskaźniki połączeń bezpośrednich. Należy mieć jednak, na uwadze, że przewoźnicy ci często zmieniają swoją siatkę połączeń, co nie sprzyja stabilności sieci.”	Uwaga jak do strony 43. Stabilność sieci a LCC.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca posiada odmienne zdanie w tej kwestii i uzasadnia je w projekcie PRLC.

300.	Kierunek Interwencji Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych str. 123	„Oprócz rozwoju infrastruktury i zwiększenia przepustowości, co jest procesem ciągłym, konieczne jest zapewnienie warunków dla zapewnienia ciągłości oraz efektywności funkcjonowania infrastruktury portów lotniczych, jak również spójności planów rozwoju infrastruktury portu lotniczego z planami rozwoju infrastruktury pozostałych środków transportu, a także planami zagospodarowania przestrzennego na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym. inwestycje w infrastrukturę portów lotniczych polegają przede wszystkim na inwestycjach w infrastrukturę liniową (elementy pola ruchu naziemnego) i obiekty kubaturowe (terminale pasażerskie i towarowe, hangary ds...). Plany i procesy inwestycyjne powinny zapewniać zbilansowanie przepustowości infrastruktury i systemów przeznaczonych do obsługi przewozu lotniczego oraz przepustowości infrastruktury i systemów przeznaczonych do obsługi potoków ruchu obsługiwanych innymi środkami transportu w otoczeniu portu lotniczego.” — zapis bardzo ogólny, wnosimy o doprecyzowanie konkretnych narzędzi do koordynacji.	Działanie takie wymaga wskazania konkretnych narzędzi, celem koordynacji działań pomiędzy zarządzającymi portami, a podmiotami zewnętrznymi. Jest to niezbędne dla sprawnego i skoordynowanego rozwoju infrastruktury lotnisk i zewnętrznej infrastruktury towarzyszącej. Zasadne wydaje się również stwierdzenie, że opisane w cytowanym fragmencie zadania są właściwe dla Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, a nie dla PRLC. To SZRT ma zapewniać synchronizację rozwoju różnych segmentów branży transportowej.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na swój charakter, PRLC odnosi się do niektórych kwestii w sposób ogólny. W opinii Projektodawcy zaprezentowane treści w sposób odpowiednio szczegółowy prezentują kwestie problemowe.
301.	Kierunek Interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych, str. 124	„Doceniając istotne znaczenie lotnisk jako strategicznego elementu infrastruktury państwa, działania na poziomie UE zakładają również wsparcie realizacji inwestycji lotniczych w zakresie obronności. W ramach — instrumentu Connecting Europe Facility (CEF) wprowadzono w sektorze transportu nowy priorytet mający umożliwić stosowanie odcinków TEN-T do potrzeb podwójnego zastosowania infrastruktury transportowej z myślą o poprawie mobilności zarówno cywilnej, jak i wojskowej. W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2021/1328 określono wymogi infrastruktury mające zastosowanie do niektórych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania. W ramach tego priorytetu ubiegać się można także o wsparcie umożliwiające spełnienie wymogów w zakresie portów lotniczych i zarządzania ruchem lotniczym.” — zapisy cytowanego fragmentu uległy dezaktualizacji, wymagana jest ich rewizja	Ten fragment odnosi się do CEF MM. Ostatni nabór został już ogłoszony, a złożenie wniosków o dofinansowanie jest możliwe tylko do 21 września 2023 roku. Prawdopodobnie zatem jeszcze przed zatwierdzeniem PRLC dane ulegną dezaktualizacji. Prosimy rozważyć celowość pozostawienia tej informacji. Dodatkowo, chcemy zauważyć, że niektóre porty, np.. Kraków Airport, mają szczególnie znaczenie dla obronności państwa i powinno się to przełożyć zarówno na szczególne traktowanie jeżeli chodzi o priorytetyzację inwestycji oraz postrzeganie planów generalnych a takie zapewnianie adekwatnych i wystarczających źródeł finansowania dla inwestycji podwójnego zastosowania.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapisy zostaną przedadagowane w zakresie CEF. PRLC jest dokumentem kierunkowym dla wszystkich portów regionalnych i nie wskazuje indywidualnej roli dla poszczególnych portów lotniczych.
302.	Kierunek Interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych, str. 124	„Działania do realizacji: Stworzenie warunków do poprawy rentowności portów lotniczych, w związku z pandemią COVID-19.” - zapisy cytowanego fragmentu uległy dezaktualizacji, wymagana jest ich rewizja	Działanie nieaktualne, Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 14 czerwca 2023 r. w sprawie odwołania na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemiologicznego, z dniem 1 lipca 2023 r. stan zagrożenia został odwołany	Uwaga uwzględniona. Zapis został przedadagowany.
303.	Kierunek Interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych, str. 125	„Działania do realizacji: Uzupełnienie ewentualnych braków przepustowości portów lotniczych. Jednostki samorządu terytorialnego Zarządzający portami lotniczymi” — wymaga wyjaśnienia	Prosimy o wyjaśnienie roli jednostki samorządu terytorialnego w realizacji tego działania. Czy zakres odpowiedzialności za to działanie jest faktycznie kompletny?	Uwaga przyjęta do wiadomości. Jednostki samorządu terytorialnego w większości są udziałowcami dużej liczby portów lotniczych w Polsce i mają duży wpływ na dalsze funkcjonowanie portów lotniczych.
304.	Kierunek Interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych, str. 136	„Działania do realizacji: 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 (C.A0. Polska Agencja Żegludgi Powietrznej Zarządzający portami lotniczymi” — wymaga doprecyzowania	Proszę o doprecyzowanie jaką rolę mają pełnić w tym działaniu zarządzający portami lotniczymi? Zapewnienie nawigacji leży po stronie PAŻP.	Uwaga nieuwzględniona. PAŻP powinna podejmować działania biorąc pod uwagę zarządzających portami lotniczymi.
305.	Kierunek Interwencji II: Plany generalne lotnisk użytku publicznego, str. 139/140	Zapis dotyczący centralnego sporządzania krajowych prognoz popytu na ruch i przewóz lotniczy w kontekście spójności nowych lub zaktualizowanych planów generalnych lotnisk - wymaga doprecyzowania	W jaki sposób autor Polityki zakłada centralne sporządzanie prognoz? Zapis wymaga wyjaśnienia/doprecyzowania kto będzie sporządzał prognozy, jaka będzie rola regionalnych portów w ich opracowywaniu lub dostarczaniu danych do ich sporządzania	Uwaga przyjęta do wiadomości. Zapis został przedadagowany.
306.	Kierunek Interwencji II: Plany generalne lotnisk użytku publicznego, str. 140	Uszczegółowienia wymagają zapisy dotyczące koordynacji opracowywania planów generalnych lotnisk z zarządcami zewnętrznej infrastruktury transportowej. (np. GDDKIA, PKP, zarządcy dróg wojewódzkich, powiatowych).	Konieczne jest wprowadzenie procedury koordynacji zamierzeń inwestycyjnych zarządców zewnętrznej infrastruktury drogowej i kolejowej z planami rozbudowy lotnisk ujętych w planach generalnych, celem zapewnienia odpowiedniej przepustowości wszystkich składników infrastruktury transportowej.	Uwaga nieuwzględniona. W opinii Projektodawcy opis procedury koordynacji zamierzeń inwestycyjnych, o których mowa w Państwa ustawie, wykracza poza zakres PRLC.

307.	Kierunek Interwencji II: Plany generalne lotnisk użytku publicznego, str. 140	<p>„Wskazane powyżej kryteria zatwierdzenia przez ministra właściwego ds. transportu planu generalnego lotniska wskazują na konieczność wprowadzenia standardów zapewniających spójność nowych lub zaktualizowanych planów generalnych lotnisk, w szczególności przez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>centralne sporządzanie krajowych prognoz popytu na ruch i przewóz lotniczy;</li> <li>prowadzenie szerokiej wymiany informacji i konsultacji pomiędzy wykonawcą planu generalnego lotniska i innymi podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, w szczególności przewoźnikami lotniczymi i PA2P, a także z innymi instytucjami zarządzającymi inną infrastrukturą transportową, w tym Ga9KiA i PKP PLK.</li> </ul> <p>Zasadne jest również rozważenie zmian regulacyjnych w zakresie planów generalnych, w celu wzmocnienia realizacji obowiązków ustawowych związanych z rolą planów generalnych w zapewnieniu skoordynowanego na poziomie krajowym rozwoju infrastruktury lotniskowej. „</p> <p>- za niezasadną uznać należy koncepcję uwzględniania centralnie sporządzanych prognoz jako podstawę tworzenia planów generalnych</p>	<p>Uwzględnienie centralnie sporządzanych prognoz ruchu jako podstawy tworzenia planów generalnych, o czym wspominaliśmy w uwagach do strony 21, nie jest zasadne.</p> <p>Zwracamy uwagę, że PRLC z jednej strony wskazuje na utrzymanie swobody gospodarczej działalności zarządzających lotniskami (str. 139 PRLC) i suwerenne podejmowanie przez nie decyzji w zakresie inwestycji, jako podmiotów prawa handlowego, a z drugiej strony wyżej cytowanymi zapisami zamierza narzucić centralne prognozy ruchu, stanowiące kluczowe założenie do opracowywania planów generalnych lotnisk, bez udziału portów regionalnych (których prognozy dotyczą) przy ich opracowaniu, pod groźbą niezaakceptowania planu generalnego rozbieżnego z tymi prognozami. W poprzednich uwagach zwracaliśmy uwagę na nieaktualność prognoz. Mając powyższe na uwadze zaproponowane rozwiązanie nie może zostać zaakceptowane, gdyż jest sprzeczne z innymi zapisami PRLC, jak również swobodą gospodarczą podmiotów prawa handlowego. W przypadku błędnie przyjętych prognoz powyższe rozwiązanie może negatywnie rzutować na rozwój całej branży, ograniczając rozwój infrastruktury lotniskowej zamiast stymulowania rozwoju gospodarczego kraju. Utrzymanie obecnego stanu, gdzie za zapewnienie przepustowości infrastruktury lotniczej odpowiada zarządzający lotniskiem, który również odpowiada za przygotowanie prawidłowych prognoz ruchu jest właściwe (dywersyfikuje ryzyko).</p>	Uwaga uwzględniona częściowo - zapis w zakresie prognoz popytu został prereragowany.
308.	str. 144	pusta strona	<p>Prosimy o weryfikację, czy strona ma być pusta, czy też udostępniony został do konsultacji dokument z brakującą informacją o innych działaniach do realizacji, poza jednym wskazanym na stronie 143.</p>	Uwaga przyjęta do wiadomości. Strona jest pusta. Dokument przekazany do konsultacji był kompletny.
309.	Strefy opłat terminalowych. Str. 155	<p>„Włączenie do jednej strefy pobierania opłat terminalowych portów lotniczych o znacząco różnym poziomie kosztów służb żeglugi powietrznej potencjalnie może rodzić ryzyko subsydiowania krzyżowego pomiędzy portami.” — proponujemy wprowadzenie jednej strefy opłat dla wszystkich portów lotniczych, bez względu na występujące między nimi różnice</p>	<p>racamy uwagę, że z jednej strony taki argument jest wykorzystywany do wydzielenia WAW do osobnej strefy opłat (niższe opłaty), a z drugiej strony do drugiej strefy opłat (droższe opłaty) włącza się wszystkie pozostałe porty lotnicze w tym takie, które obsługują 8 mln pax jak i te poniżej 1 mln PAX i tu nie dostrzega się ryzyka subsydiowania krzyżowego pomiędzy portami. Różnicowanie opłat między WAW i ujęte zbiorczo wszystkie porty regionalne można stanowiąć o mniejszej atrakcyjności portów regionalnych dla przewoźników. Zasadnym wydaje się dyskusja w przedmiotowym aspekcie, także z analizą wprowadzenia jednej strefy opłat dla wszystkich portów włącznie z WAW czy CPK.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Określanie stref pobierania opłat terminalowych pozostaje wyłączną kompetencją Ministra Infrastruktury. Dotychczasowo funkcjonował system jednostrefowy i dwustrefowy. Obydwa mają swoje wady i zalety. Dlatego też MI każdorazowo, decydując o ustanowieniu stref wybiera rozwiązanie optymalne. PRLC wskazuje tylko potencjalne inne warianty. Formalne podjęcie decyzji wynika z obowiązujących przepisów UE i krajowych. Odnosząc się do RP4 informujemy, że analizy odnośnie wyboru scenariusza właśnie trwają i decyzja zostanie podjęta w terminie wynikającym z przepisów prawa.
310.	Rynek lotniczy Cargo w Polsce, str. 161	<p>„Działania do realizacji: Poprawa funkcjonowania służb celnych, sanitarnych, weterynaryjnych oraz epidemiologicznych w portach lotniczych. Minister właściwy ds. zdrowia Minister właściwy ds. finansów publicznych Zarządzający portami lotniczymi” wymaga doprecyzowania</p>	<p>Prosimy o sprecyzowanie roli zarządzających portami lotniczymi w realizacji tego działania</p>	Uwaga nieuwzględniona. Współpraca wymienionych podmiotów wydaje się kluczowa w celu realizacji przedmiotowego działania.
311.	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie, str. 172: „... wyodrębniona została branża transportu lotniczego (T1_0), w której ujęte zostały następujące zawody: technik awionik, technik lotniskowych służb operacyjnych, technik mechanik lotniczy. Kształcenie w tych zawodach jest realizowane w technikum oraz na kwalifikacyjnych kursach zawodowych....”	<p>Branża Transportu Lotniczego, w zakresie edukacji, winna obejmować znacznie szerszy zakres zawodów lotniczych a kształcenie w tych zawodach powinno być realizowane w szkolnictwie branżowym: średnim i wyższym oraz a kursach zawodowych.</p>	<p>Dzisiejsza kwalifikacja branżowych zawodów w lotnictwie wymaga rewizji w odniesieniu do realnych potrzeb w branży lotniczej, a przede wszystkim w odniesieniu do różnorodności profesji funkcjonujących w sferach lotnictwa, jak: lotniska (służby administracyjne, operacyjne, techniczne, logistyczne), kontrola przestrzeni powietrznej, planowanie i projektowanie lotnisk i urządzeń lotniczych, obsługa statku powietrznego, obsługa techniczna statków powietrznych, bezpieczeństwo w lotnictwie, nowe zawody w lotnictwie i kosmonautyce. Na samym lotnisku jest ponad 40 profesji, w lotnictwie cywilnym i wojskowym — znacznie więcej. Uczniowie muszą je poznać w odniesieniu do struktur organizacyjnych przedsiębiorstw lotniczych, żeby wiedzieć, czy ich zainteresowania odpowiadają konkretnym zawodom w branży lotniczej i czy w przyszłości wybiorą te zawody.</p>	Uwaga przyjęta do wiadomości.

312.	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie, str. 175 „... W przypadku szkolnictwa branżowego należy skupić działania na promocji i rozwoju kształcenia nie tylko w zawodach związanych z obsługą techniczną, ale również w zawodach związanych z obsługą handlingową w portach lotniczych (m.in. personelu do obsługi pasażerskiej, bagażowej, transportowej) oraz obsługą pokładową pasażerów stewardessy/stewar dzi).	<i>Osobne działania należy skierować na organizację nowych kierunków kształcenia branżowego związanego min. z prognozowaniem ruchu lotniczego, projektowaniem lotnisk, architektury i wyposażeniem obiektów lotniskowych, kosmonautyką, wykorzystaniem AI w lotnictwie.</i>	Branża lotnicza w Polsce potrzebuje krajowych specjalistów w dziedzinach związanych min. z planowaniem, projektowaniem i wyposażaniem lotnisk. Na rynku lotniczym liczą się duże, drogie firmy consultingowe, gdyż brakuje specjalistów odpowiednio przygotowanych i nadążających za zmianami technologicznymi. Obiekty lotniskowe, spełniające ważną rolę wizerunkową naszego kraju, winny być przykładem najlepszej architektury spełniającej nie tylko wymogi prawa budowlanego, ale również zaleceń i rozwiązań z zakresu międzynarodowego lotnictwa, a przy tym wyróżniać się wyjątkową architekturą. Wychowanie w zakresie prognozowania ruchu lotniczego, w tym przepustowości obiektów terminalowych i infrastruktury lotniczej ma zasadniczą rolę przy prawidłowym planowaniu rozwoju transportu lotniczego	Uwaga przyjęta do wiadomości.
313.	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie, str. 175 „...Program studiów uczelni powinien odzwierciedlać zapotrzebowania przyszłych pracodawców. Niezbędne jest wdrażanie innowacyjnych rozwiązań szkoleniowych, uczenie adaptacyjne, zapewnienie dostępu do nowoczesnych technologii, w tym w zakresie lotnictwa i obsługi maszyn (np. nowoczesne symulatory) równoległe do pojawiających się technologii oraz elastyczność harmonogramu	Ważną rolę w systemie edukacji lotniczej winny odegrać studia dualne organizowane we współpracy z przedsiębiorstwami lotniczymi oraz prace aplikacyjne studentów (licencjackie, inżynierskie, magisterskie, doktorskie) rozwiązujących praktyczne potrzeby w lotnictwie	Znaczną rolę w edukacji akademickiej powinny odgrywać studia dualne, pod warunkiem ustanowienia zasad współpracy korzystnych dla obydwu stron (uczelni i przedsiębiorstw lotniczych). Konieczne jest przygotowanie akademickiej kadry nauczycielskiej w formie staży zawodowych odbywanych bezpośrednio u przedsiębiorcy lotniczego. Praktyki naukowe i inżynierskie powinny być dostępne w przedsiębiorstwach lotniczych, gdyż nie da się budować nauki, tworzyć i projektować w oderwaniu od wiedzy praktycznej specjalistów oraz infrastruktury technicznej przedsiębiorstw. Podsumowanie studiów dualnych lub praktyk zawodowych winny być prace aplikacyjne opracowywane przez studentów we współpracy z jednostkami lotniczymi.	Uwaga nieuwzględniona. Zaprezentowane zadania wykraczają poza zakres PRLC.
314.	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie, str. 178 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, a także stanowiących przestrzeń współpracy z branżą z edukacją zawodową...“.	Utworzenie Branżowych Centrów Umiejętności (BCU) powinno być również możliwe bezpośrednio przez przedsiębiorstwa lotnicze. (co wykluczają obecne regulaminy naboru wniosków w zakresie dużych przedsiębiorstw). Tylko one mogą zapewnić odpowiednią infrastrukturę, dostęp do nowych technologii i wiedzę specjalistów. Kształcenie zawodowe w BCU winno być realizowane na wszystkich poziomach kształcenia w powiązaniu z podstawami programowymi edukacja formalnej oraz metodami pracy wykorzystywanymi w edukacji nieformalnej. BCU, które mają zapewnić przestrzeń współpracy biznesu z edukacją zawodową, mogą być ważnym, brakującym ogniwem w ramach systemu zarządzania edukacją lotniczą, zapewniającym dostęp dla uczniów, studentów, nauczycieli, doradców zawodowych, pracowników branżowych i innych osób uczących się. W zależności od potrzeb i zidentyfikowanych możliwości, działania inwestycyjne przygotowujące BCU winny przewidywać budowę nowej infrastruktury lub przebudowę, rozbudowę, adaptację istniejącej infrastruktury edukacyjno-szkoleniowej.	Ogłoszone regulaminy naboru wniosków dotyczących utworzenia BCU nie przewidują utworzenia tego typu ośrodków przez duże przedsiębiorstwa, jakimi są np. lotnika - idealne pasujące do zadań, które ma realizować takie centrum. Lotniska posiadają infrastrukturę, sprzęt, wiedzę i specjalistów. Szkolenia są codziennością w tego typu organizacjach, dlatego też jest zasadne, by BCU, które mają zapewnić przestrzeń współpracy biznesu z edukacją zawodową na wszystkich poziomach kształcenia, mogły być organizowane w otoczeniu najbardziej nadającym się do tego zadania. Obowiązkowe szkolenia branżowe przewidziane w systemie kształcenia nauczycieli zawodowych, w sposób zorganizowany, mogłyby być realizowane również w BCU.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
315.	Bezzałogowe statki powietrzne, str. 182	<i>„Działania do realizacji: Stworzenie podstaw formalno-prawnych dla wykorzystania rozwiązań antydronowych w celu przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom dla infrastruktury lotniczej. (działanie ciągłe). Minister właściwy ds. transportu Zarządzający infrastrukturą lotniczą” — wymaga doprecyzowania</i>	Proszę o sprecyzowanie roli zarządzających portami lotniczymi w realizacji tego działania.	Uwaga nieuwzględniona. W opinii Projektodawcy przedmiotowe działania powinno być realizowane przy udziale zarządzających portami lotniczymi, jako obiektów infrastrukturalnych szczególnie narażonych na potencjalne zagrożenia.



316.	Kierunek Interwencji VI: Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym, str. 183-191	Uwaga ogólna — zagadnienia opisane we wskazanej jednostce redakcyjnej wymagają uzupełnienia	Co do generalistów wyłuszczone i zdefiniowane główne obszary działań w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce tj. zagrożenia cyber, polityka w kwestii bezałogowych statków powietrznych, itp., winny być uzupełnione o działania proaktywne w zakresie rozbudowy bazy Operatorów Kontroli Bezpieczeństwa, jako czynnika realnie determinującego płynność obsługi ruchu pasażerskiego, by uniknąć zjawiska kastowości wspomnianej profesji.	Uwaga nieuwzględniona. W opinii Projektodawcy zaprezentowany opis jak i działania w sposób odpowiedni obrazują poruszane kwestie. PRLC jako dokument kierunkowy nie wskazuje konkretnych inwestycji do realizacji.
317.	Kierunek Interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, Hałas lotniczy, str.197-200	Uwaga ogólna — zwracamy uwagę na konieczność odpowiedniego rozłożenia ciężaru odpowiedzialności za hałas pomiędzy zarządzających lotniskami na przewoźnikami lotniczymi	Zwracamy uwagę, że szczególne znaczenie przy redukcji hałasu lotniczego mają działania podejmowane przez przewoźników lotniczych, w drugiej kolejności PAŻP (np. wprowadzenie technologii GBAS), a dopiero na końcu znaczenie ma działalność zarządzających lotniskami. Obecnie odpowiedzialnością za hałas obciążane są lotniska, które mają bardzo ograniczone możliwości reagowania lub zapobiegania zjawisku, a to na nich spoczywa cały ciężar finansowania odszkodowań. Dodatkowo z powodu hałasu generowanego przez przewoźników, lotnisko napotyka na problemy w uzyskaniu zgód administracyjnych w szczególności dot. OoŚ umożliwiających realizację inwestycji rozwojowych.	Uwaga nieuwzględniona. W PRLC zawarto propozycję szeregu działań mających na celu niwelowanie problemu hałasu lotniczego. Jako podmioty odpowiedzialne wyznaczono zarówno zarządzających portami lotniczymi jak i przewoźników lotniczych. Współpraca wszystkich uczestników rynku lotniczego wpłynie pozytywnie na realizację założonych celów.
318.	Kierunek Interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, Hałas lotniczy, str.199	„Należy przy tym wskazać, iż ograniczenia związane z hałasem skutkują brakiem możliwości pełnego wykorzystania infrastruktury lotniskowej oraz wysokimi kosztami wynikającymi z funkcjonowania i obsługi Obszarów Ograniczonego Użytkowania (OOU). Należy rozważyć zmiany metodologiczne wyznaczania wskaźników dobowych hałasu, które pozwolą no efektywniejsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury portów lotniczych. Wskaźniki hałasu oraz metody ich szacowania, które mają zastosowanie do długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska powinny zostać dostosowane do realiów panujących obecnie w środowisku i transporcie. Wszelkie zmiany norm hałasowych oraz metod ich szacowania powinny zostać poprzedzone rzetelnymi i obiektywnymi analizami i badaniami, uwzględniającymi wpływ hałasu na zdrowie ludności.” — zwracamy uwagę na potrzebę wprowadzenia uregulowań prawnych zrównujących pozycję rynkową branży lotniczej z innymi branżami transportowymi i przesyłowymi.	Zgadzamy się, że problem norm hałasu wymaga weryfikacji i ingerencji na poziomie prawnym. Branża nie oczekuje lepszego traktowania wobec innych branż, ale dąży przede wszystkim do uzyskania zasad podobnych jakie mają w Polsce inne branże transportowe i przesyłowe. Obecnie transport lotniczy jest w tym zakresie dyskryminowany.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
319.	Kierunek Interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, Hałas lotniczy, str.199-200	„Działania do realizacji...” — identyfikujemy potrzebę uzupełnienia wskazanych działań do realizacji	W wykazie działań brakuje działań mających na celu uporządkowanie problematyki odszkodowań z tytułu OOU, w tym wyeliminowania stygmatyzacji portów lotniczych i błędnych założeń stanowiących podstawę wyceny wysokości odszkodowań w procesach sądowych  Niniejsze miejsce redakcyjne na formułowanie ww. działań jest właściwe z uwagi na fakt, że problem odszkodowań wynika z występowania hałasu i tworzenia w związku z tym obszaru ograniczonego użytkowania.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt PRLC zawiera informacje zarówno nt. problematyki wskaźników hałasu lotniczego jak i wypłat odszkodowań z tytułu hałasu. W dokumencie wskazano na konieczność dokonania analiz możliwości dostosowania obecnie występujących wskaźników hałasu lotniczego oraz metod ich szacowania do realiów panujących obecnie w środowisku i transporcie oraz dokonania potencjalnych zmian w tym zakresie. Działania w zakresie dot. kwestii szacowania wysokości odszkodowań z tytułu hałasu wykraczają poza zakres PRLC.
320.	Kierunek Interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym, Pozostałe oddziaływania, str.200-201	„W przypadku budowy nowych portów lotniczych oraz budowy nowych obiektów lub rozbudowy obiektów na istniejących portach skuteczną formułą ograniczenia wpływu na środowisko, poza obowiązującymi prawnie wymogami wynikającymi z przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. -- Prawo ochrony środowiska — zwłaszcza w ramach uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięć, jest fakultatywna certyfikacja zrównoważonego budownictwa.” — identyfikujemy potrzebę sformułowania w Polityce postulatów zmierzających do zmian w przepisach prawa celem uproszczenia procedur administracyjnych w zakresie pozyskiwania decyzji środowiskowych realizację.	W związku ze zidentyfikowanymi problemami portów z jakimi przyszło im się zmierzyć w 2019 r. tj. ograniczona przepustowość i nienadanie z rozbudową infrastruktury wobec realnych potrzeb portów lotniczych, a takie wobec szybkiej odbudowy ruchu po pandemii, wnioskujemy o wprowadzenie ułatwień i uproszczonych procedur uzyskiwania decyzji środowiskowych dla inwestycji w infrastrukturę lotniskową.  W związku z występowaniem konfliktu pomiędzy rozwojem transportu a zmniejszaniem wpływu na środowisko, uzyskiwanie decyzji środowiskowych napotyka na opór, włącznie z negowaniem zasadności realizacji inwestycji, co opóźnia ich Wnosimy o wprowadzenie działania do realizacji polegającego na wdrożeniu uproszczonych procedur uzyskiwania decyzji środowiskowych dla kluczowych inwestycji, w tym związanych z infrastrukturą krytyczną.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC jest dokumentem kierunkowym na właściwym dla polityki publicznej stopniu szczegółowości. Zaprezentowane kwestie wykraczają poza zakres PRLC.
321.	Finansowanie i utrzymanie inwestycji w portach lotniczych, str. 205	„Zarządzający lotniskami w Polsce, za wyjątkiem PPL, mają formę spółek prawa handlowego posiadających osobowość prawną i odpowiadają za odpowiednie planowanie, realizację oraz finansowanie inwestycji.” - wymaga aktualizacji	PPL obecnie jest już spółką prawa handlowego, a zatem zapis powinien zostać skorygowany	Uwaga uwzględniona.
322.	Finansowanie i utrzymanie inwestycji w portach lotniczych, str. 205	„Porty lotnicze są więc samodzielnymi i samofinansującymi się jednostkami prowadzącymi działalność w zakresie i na zasadach określonych w Kodeksie spółek handlowych, ustawy Prawo lotnicze, statutów spółek oraz innych obowiązujących przepisów prawa.” — identyfikujemy niespójność w zapisach Polityki	Zwracamy uwagę na ten zapis w odniesieniu do uwagi do strony 140 i koncepcji narzucania centralnie sporządzanych prognoz ruchu jak głównego założenia do opracowywania planu generalnego lotniska, co stoi w sprzeczności z niniejszym zapisem	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy odnośnie centralnych prognoz zostały zmodyfikowane.
323.	Finansowanie i utrzymanie inwestycji w portach lotniczych, str. 206	„Co do zasady nie przewiduje się bezpośredniego zaangażowania środków finansowych z budżetu państwa w realizację poszczególnych zadań infrastrukturalnych w lotnictwie, ...  Inwestycje w zwiększenie przepustowości infrastruktury istniejącej sieci portów lotniczych będą zatem finansowane ze środków własnych zarządzających portami lotniczymi, jak również funduszy zewnętrznych (budżety jednostek samorządu terytorialnego, budżety innych jednostek sektora finansów publicznych, środki pozyskiwane z instytucji finansowych )”-zapis wymaga aktualizacji	Zwracamy uwagę na ten zapis w odniesieniu do celu PRLC wskazanego w uwagach wstępnych (str. 14).  Niestety wymieniane dalej na str. 207 potencjalne źródła finansowania nie są dostępne dla większości kluczowych lotnisk. Finansowanie bezpieczeństwa ruchu i ochrony na lotniskach dotyczy jedynie lotnisk do 3 mln pax, w ramach CEF MM kończy się ostatni nabór, a pozostałe źródła mają zwykle marginalne znaczenie i nie dotyczą finansowania inwestycji w infrastrukturę lotniskową o kluczowym znaczeniu.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Wskazane przez Państwa informacje nie przeczą zawartym w PRLC zapisom.

324.	Stworzenie warunków formalno-prawnych niezbędnych do realizacji polityki, str. 210	„Działania do realizacji: Ułatwienie pozyskiwania finansowania komercyjnego (banki) na realizację celów zgodnych z „Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”, dzięki wyznaczonym kierunkom interwencji w Polityce. Minister właściwy ds. transportu Minister właściwy ds. finansów publicznych Zarządzający portami lotniczymi” — wymagane doprecyzowanie	Proszę o sprecyzowanie roli zarządzających portami lotniczymi w realizacji tego działania.	Uwaga nieuwzględniona. W intencji Projektodawcy zacytowany zapis oznacza, iż realizacja inwestycji w portach lotniczych, zgodnych z zapisami PRLC, może wpłynąć pozytywnie na decyzje m.in. banków bądź innych podmiotów umożliwiających pozyskanie finansowania komercyjnego.
325.	Karty portów lotniczych PF	Port lotniczy Kraków-Balice --wymagana aktualizacja	Zwracamy uwagę, że mapa portu została przedstawiona wg aktualnego układu drogi startowej podczas gdy, zgodnie z obowiązującym Planem Generalnym i planami inwestycyjnymi, KRK będzie budować pas startowy w innym układzie przestrzennym wobec obecnego. Jeśli mapy mają przedstawiać stan obecny to nie wnosimy uwag, jednak zwracamy uwagę, że mapy zostały sporządzone również dla nie istniejącego lotniska CPK, a zatem karta dotyczy układu planowanego, co wskazywałoby na niekonsekwentne podejście do prezentowanych danych.	Uwaga nieuwzględniona. Karty przedstawiają stan aktualny; Karta dla CPK jest wyjątkiem, przedstawia plany ponieważ inny (aktualny) stan lotniska nie istnieje
326.	PRLC, p. 94	We have noted the push for the construction of a new central airport (CPK) and the potential closure of Warsaw Chopin Airport (WAW). Our main concern is the lack of a robust backup plan, in case CPK's opening is delayed. This could lead to significant risks of under developing regional airports and WAW, adversely impacting the overall aviation infrastructure in Poland.	We strongly suggest a comprehensive contingency plan, that includes the possibility of further WAW extension, while CPK is being developed.	Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP w innych dokumentach strategicznych m.in. w koncepcji realizacji CPK. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.
327.	PRLC, p. 94 & p. 98	We can't help noticing, that the strategy, as currently presented, appears to be biased against low-cost carriers (LCCs) and, in particular, our airline. The proposed relocation of Wizz Air to a remote new airport, along with the closing of WAW and capping WMI, limits the options for our airline to operate effectively in Warsaw..	We believe that the strategy should treat all carriers, including LCCs, fairly and without prejudice	Uwaga nieuwzględniona. PRLC jest dokumentem, który w opinii projektodawcy nie jest wymierzony przeciwko lub za jakimś przewoźnikiem lotniczym. Stwierdzenie, że PRLC w jakikolwiek sposób ogranicza rozwój WMI nie ma uzasadnienia i nie znajduje się w treści PRLC.
328.	PRLC, p. 98	Request to present the forecasted structure of WAW (number of pax) in 2023 and last year of operation, with differentiation into LCC/Charter/FSC and transit/P2P.	As the main LCC in WAW, WIZZ is interested in understanding what potential the forecaster included for LCC growth given the airport constraint assumption.	Uwaga częściowo uwzględniona. W PRLC zawarto informacje nt. najnowszych prognoz rozwoju rynku lotniczego opracowanych w 2023 r. przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.
329.	PRLC, p. 99 & p. 109	We also believe that improvement of WAW capacity should not be arbitrarily disregarded. A comprehensive study would be advisable to assess the costs and benefits of enhancing WAW's capabilities, and any artificial operational and environmental constraints shall be reevaluated.	A result of a comprehensive study should be presented to decide whether extension of the environmental limit makes financial sense. Also, a similar study should be carried out to understand possible operational efficiency improvements in WAW.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowe kwestie wykraczają poza zakres PRLC.
330.	PRLC, p. 104	The emphasis on centralization of all processes, including the proposed New Central Airport, is a matter of concern for us. We firmly believe that centralization may not be the most effective approach and may lead to certain inefficiencies. We advocate for a more balanced approach that considers the potential benefits of regional development.	We do not observe that decentralization leads to the limited offer of LCCs	Uwaga nieuwzględniona. PRLC nie zakłada centralizacji rynku lotniczego. W PRLC zasygnalizowano, że regionalizacja rynku lotniczego w Polsce nie zapewniła w pełni efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. W PRLC założono, że istnienie silnego portu lotniczego może stanowić wartość dodaną dla obecnego rynku lotniczego. PRLC nie wyklucza dalszego rozwoju lotnisk regionalnych.
331.	PRLC, Kierunek interwencji VIII	we observe a lack of emphasis on liberalization in the strategy. The promotion of liberalization and the opening of the market to other carriers are necessary for fostering healthy competition and enhancing connectivity. On that note, we believe that to foster enhanced connectivity and promote healthy competition, it is advisable, that Poland embraces liberalization measures to facilitate the growth of its aviation industry and optimize its air transport services	One of the areas that require immediate attention, is the bureaucratic and lengthy processes associated with the Civil Aviation Authority (CAA) in Poland. These processes are more time-consuming and complex in comparison with other countries in the European Union. Addressing these inefficiencies is vital to enhance the connectivity of airports in Poland, as streamlined and efficient procedures attract carriers, and contribute to a dynamic and thriving aviation sector. Furthermore, we would like to draw attention to the exclusivity of negotiations on air service agreements with only LOT and Polish Aviation Group (p.204). Such an approach seems to neglect other carriers, particularly Wizz Air, an EU carrier that holds significant potential for contributing to the growth and connectivity of the Polish aviation market. We advocate for a more inclusive and competitive approach to negotiations, which involves all carriers capable of enriching air services in and out of Poland. Additionally, we recommend specific considerations be given to the liberalization of national policies governing airline access to international (non-EU) markets. Those measures shall include - Establishing national regulations, that allow airlines to operate scheduled air services where no Air Services Agreement exists between Poland and the third country. (The Macedonian national legislation serves as an exemplary model in this regard and can be adapted to enhance air transport opportunities) - Establishing national regulations, that allow airlines to operate scheduled air services, where an Air Services Agreement services are not covered by the agreement. (Adopting a reciprocal approach similar to that implemented by many EU countries can unlock additional services and foster growth while ensuring fair	Uwaga nieuwzględniona. Urząd Lotnictwa Cywilnego musi działać na podstawie i w granicach prawa, w szczególności zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. Ust. z 2022 r., poz. 1235, z późn. zm.) , a także w odniesieniu do umów międzynarodowych zgodnie z ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. Ust. z 2020 r., poz. 127, z późn. zm.). Przewozy regularne mogą być wykonywane jedynie na podstawie przepisów UE lub umów międzynarodowych (zarówno bilateralnych, jak i umów wielostronnych). W zakresie wykonywania przewozów nieregularnych pomiędzy Polską a państwami trzecimi (poza UE) możliwe jest wykonywanie połączeń na podstawie zezwoleń władz lotniczych. W takim przypadku Urząd Lotnictwa Cywilnego korzysta z zasady wzajemności, o której mowa w art. 193 ust. 2, art. 195 ust. 1 pkt 2) i art. 196 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze.

332.	UWAGA OGÓLNA DO DOKUMENTU „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)	Brak spójności ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SZRT) oraz niezgodność z przepisami znwolizowanej Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju	<p>Struktura dokumentu, a co za tym idzie także jego treść nie spełniają przepisów znwolizowanej Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Dokument niniejszy, który w myśl ustawy jest polityką publiczną, musi spełniać wymogi art. 21e rzeczonej ustawy. Są nimi:</p> <p>1) wnioski z diagnozy, o której mowa w art. 10a ust. 1, przygotowanej na potrzeby tej polityki, w odniesieniu do dziedziny lub obszaru, którego dotyczy ta polityka;</p> <p>W dokumencie widnieje rozdział pod tytułem „Diagnoza stanu transportu lotniczego” (od s. 30 do 104) , i obejmuje 74 strony. Jest to wybiórczy obraz pokazujący na podstawie danych w różnych horyzontach czasu. Czasami anglicyzujących sytuację od 2006 roku, czasami od 2012, nie uwzględniając sytuacji jaką spowodowała agresja Rosji na Ukrainę. Nie ma mowy o zamknięciu nieba nad Rosją i Ukrainą i analizie wpływu na rynek lotniczy. Ewentualnie brakuje wniosków z opisu tej sytuacji.</p> <p>Ponadto Diagnoza powinna być załącznikiem do dokumentu, a nie elementem kompilacji fragmentu różnych zleconych badań wykorzystywanym jako rozbudowa jego treści, z założenia prezentowana wybiórczo. Przepisy ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju w dokumencie powinny znaleźć się jedynie wnioski, które powinny odnosić czytelnika do wskazanych dokumentów analitycznych.</p> <p>2) cele strategiczne w zakresie tej polityki, z uwzględnieniem <u>średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz odpowiedniej</u></p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W piśmie z dn 14 maja 2021 roku, Minister Finansów, funduszy i polityki regionalnej potwierdził, że zakres dokumentu, jest zgodny z art. 21 e ustawy z dn 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwój (Dz. U. z 2019 r. z późn. zm.) Ponadto , potwierdził iż cele i kierunki interwencji polityki są spójne z celami strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju, a w szczególności wpisują się w obszar SOR „Transport” i kierunek interwencji „Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce”.</p> <p>W projekcie PRLC znajduje się rozdział dot. zasad realizacji PRLC, a także wskazano, iż dokument ten wyznacza kierunki do 2030 r. z czego część działań przedstawionych, ze względu na specyfikę transportu lotniczego, może mieć charakter ciągły (stąd perspektywa 2040 r.).</p>
333.	UWAGA OGÓLNA DO DOKUMENTU „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)	W dokumencie, brakuje wniosków płynących z analizy dotyczącej znaczenia poszczególnych międzynarodowych portów lotniczych (14) dla rozwoju regionów, a tym samym polskiej gospodarki.	<p>Taka analiza w takim samym stopniu jak diagnoza stanu rynku lotniczego jest niezbędnym dokumentem – koniecznym do wyznaczania kierunków polityki państwa w danym obszarze. Co więcej taka analiza powinna stanowić punkt wyjścia dla diagnozy. Wyniki takiej analizy pozwoliłyby ocenić w jakim stopniu i jakiej wartości lotniska w Polsce (również te deficytowe, których jest większość) przyczyniły się i przyczyniają się do rozwoju regionów (wzrostu zatrudnienia, wzrostu inwestycji zagranicznych, produkcji, wzrostu PKB itd.) To z kolei mogłoby wskazać, gdzie decyzje o zbudowaniu lotniska były chybiające a gdzie wręcz przeciwnie powinny dalej dynamicznie się rozwijać a gdzie pozostać constans. Byłaby również znakomitą materialem niezbędnym do analizy zasadności CPK i ew. terminu i skali jego realizacji.</p>	Uwaga nieuwzględniona. W PRLC podkreślona istotna rola regionalnych portów lotniczych, w szczególności w kontekście rozwoju regionów.
334.	UWAGA OGÓLNA DO DOKUMENTU „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) S.14	Brak informacji o agresji Rosji na Ukrainę i wniosków z tego płynących – o czym mowa na stronie 14: cyt.: „Należy jednak zauważyć, iż dokument ten nie uwzględnia sytuacji wynikającej z wojny w Ukrainie oraz skutków sankcji wprowadzonych w stosunku do Federacji Rosyjskiej, czy szerzej, prowadzonej „wojny gospodarczej”, wpływającej m.in. na wzrost cen paliw i energii. Na obecnym etapie konfliktu nie ma możliwości przewidzenia czasu jego trwania oraz jego długofalowych skutków gospodarczych, w tym w lotnictwie cywilnym.	<p>Mimo, że dokument ten przygotowany został po wybuchu wojny w Ukrainie pomija tę informację. W 211-stronicowym materiale znajduje się wyłącznie jedno zdanie na ten temat.</p> <p>Brak takich informacji - danych i wniosków - dyskwalifikuje cały dokument czyniąc go bezwartościowym, wręcz szkodliwym bowiem pokazującym wypaczony (wybiórczy) obraz rzeczywistości.</p> <p>Dokument strategiczny dotyczący branży, której działalność jest uzależniona od sytuacji geopolitycznej powinien uwzględniać takie okoliczności jak wojna w Ukrainie i związane z tym ryzyka. Nie jest bowiem istotna dla potrzeb strategii informacja o czasie jego trwania. Ważnym jest natomiast fakt zamknięcia zarówno dużego rynku ukraińskiego, ale również pozbawienia możliwości korzystania z nieba nad Rosją, co ma niekorzystny wpływ dla polskich przewoźników oraz polskich międzynarodowych portów lotniczych.</p>	Uwaga uwzględniona częściowo. Dokument uzupełniono o opis prognoz ULC z 2023 r. uwzględniających wpływ wojny w Ukrainie na rozwój rynku lotniczego.
335.		Brak informacji o działaniach/decyzjach podjętych przez w czasie COVID-19 (obiektywnej oceny) i wnioskach z tego płynących na przyszłość w przypadku pojawienia się podobnej sytuacji.	<p>Ma to kluczowe znaczenie dla branży biorąc pod uwagę, że doświadczenia zdobyte w trakcie skrajnie nowej sytuacji jaką była pandemia mogłyby w przyszłości ograniczyć jej negatywne skutki.</p> <p>Wiele bowiem decyzji podejmowanych było chaotycznie biorąc pod uwagę zderzenie z absolutnie nową rzeczywistością.</p>	Uwaga uwzględniona częściowo. Dokument uzupełniono o opis prognoz ULC z 2023 r. uwzględniających wpływ pandemii COVID-19 na rozwój rynku lotniczego.
336.	s. 211	Nie jest jasne jak będzie przebiegał monitoring realizacji polityki	<p>W dokumencie wskazano, że „działania wskazane w dokumencie mają charakter rekomendacji dla właściwych podmiotów a ich monitoring odbywać się będzie na zasadach dobrowolnej współpracy”</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie jaka jest jego rola i czemu on służy. Prosimy o szczególne wyjaśnienie działań, o których mowa w zdaniu na s. 211, bo wcześniej – na tej samej stronie - mowa jest o tym, że „polityka nie wskazuje działań a jedynie kierunki”.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Jak wskazano w PRLC system monitorowania PRLC na na celu ocenę stopnia postępu realizacji wdrażania, a także identyfikację barier i trudności przy jej wdrażaniu. Podstawą skuteczności wdrażania działań opisanych w PRLC jest wiedza pozyskana od podmiotów rynku lotniczego oraz od właściwych jednostek administracji rządowej.
337.	s. 13	Brak informacji o wcześniejszym projekcie dokumentu (sprzed 2 lat) i uwagach do niego. Oraz czy w związku z uwagami jest to nowy dokument czy redakcja poprzedniego	Brak takiej informacji we wstępie podważa zaufanie do autorów. Tym bardziej, że po jego lekturze okazuje się, że mimo nowych okoliczności (pandemia, wojna) treść nie uległa znaczącej zmianie.	Uwaga nieuwzględniona. Jest to ten sam dokument uzupełniony o kwestie wynikające z konsultacji sporządzonych w 2021 r. Raport z konsultacji wraz z listą uwag i ustosunkowaniem się do nich jest publicznie dostępny od 2021 r.
338.	s. 14	Nie wskazano wśród wymienionych 12 celów dla jakich Polityka Lotnicza założenia ma ona służyć wsparcie, które należą do prerogatyw państwa.	Określenie takie jest cenne dla podmiotów branży lotniczej, tak aby jasne było w jakich okolicznościach mogą liczyć na wsparcie państwa.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga niezrozumiała.
339.	s.15	Poniższe uzasadnienie dla podjęcia prac nad Polityką Lotniczą obnaża intencje autorów.	<p>dołączenie podkreślonego zdania do zaprezentowanego cytatu jest potwierdzeniem, że decyzja o realizacji CPK została podjęta bez właściwych analiz rynku, tym bardziej, że o dynamicznym rozwoju transportu lotniczego można było mówić do 2019 roku.</p> <p>Aktualnie rynek ten się odbudowuje i w celu jego lepszego rozwoju wymaga jasnej polityki państwa w tym zakresie.</p> <p>To polityka lotnicza powinna dać odpowiedź na temat zasadności realizacji takiej czy innych inwestycji w oparciu o właściwą diagnozę rynku a nie decyzja ustawowa z 2017 roku o budowie CPK determinować cele polityki.</p>	Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP zarówno w „Koncepcji CPK” jak dokumencie strategicznym wyższego rzędu, tj. Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.

340.	s. 16	<p>Błędne założenie i do tego niezgodne z zasadami prowadzenia polityki rozwoju, że polityka lotnicza powinna pokazywać założenia i skutki jednej (mimo, że dużej) inwestycji. Założenia i skutki powinny zostać zaprezentowane w innych dokumentach, do których „Polityka lotnicza” powinna się odwoływać.</p> <p>Ponadto, oczywistą i nieodłączną potrzebą jest uwzględnienie w Polityce Lotniczej założeń i skutków, będących następstwami przyjęcia i realizacji uchwały nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, zwanej dalej „Koncepcją CPK”. Ma to na celu zdefiniowanie zrównoważonego rozwoju infrastruktury i rynku lotniczego w Polsce w dokumencie, który w aktualnym stanie prawnym i faktycznym wyznacza czynniki w największym stopniu determinujące rozwój lotnictwa w Polsce.</p>	Decyzja o CPK powinna być oparta o analizę i diagnozę rynku lotniczego, a skutki założeń powinny być zdefiniowane w ocenie skutków tejże regulacji. To nie zrobione. Co więcej nawet w tym dokumencie nie wiadomo jakie będą skutki realizacji jakie są założenia. Ten element może stanowić zasadniczy błąd polityki rozwoju lotnictwa, ponieważ z założenia stawiana jest teza o konieczności realizacji CPK już na samym wstępie tego dokumentu	Uwaga nieuwzględniona. PRLC, jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP zarówno w "Koncepcji CPK" jak dokumencie strategicznym wyższego rzędu, tj. Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.
341.	s. 17 Rysunek 1.	<p>Błąd metodologiczny. ten rysunek jest sprzeczny z hierarchią dokumentów strategicznych i tym samym z ustawą dotyczącą zasad prowadzenia polityki rozwoju. Ponadto tytuł rysunku: Polityka Lotnicza jako element wizji rozwoju infrastruktury i całego rynku transportu lotniczego nie znajduje odzwierciedlenia w ilustracji.</p>	Koncepcja CPK uchwalona uchwałą jeszcze przed rewizją Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030), nie potwierdzona dodatkowo Master Planem nie może stanowić dokumentu wpływającego na politykę lotniczą. Nie stanowi bowiem, w myśl ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju dokumentu nadrzędnego.	Uwaga nieuwzględniona. Błędne rozumienie przedmiotowego wykresu. Koncepcja CPK nie stanowi dokumentu nadrzędnego ale jest dokumentem mającym znaczny wpływ na treść PRLC.
342.	s. 17	<p>Uwaga odnosi się do poniższego zdania, które stwierdza że Zarządzających lotniskami można nazwać współautorami tego projektu, co nie ma uzasadnienia w rzeczywistości.</p> <p>Polityka Lotnicza powstała przy czynnym współudziale szerokiego grona interesariuszy, w szczególności przy udziale zarządzających lotniskami (użytku publicznego, i użytku wyłącznego, certyfikowanych i niepodlegających certyfikacji), użytkowników infrastruktury lotnisk i.....</p>	<p>Nie jest jasne na czym polegał współdział, ponieważ jako zarządzający lotniskami nie zostaliśmy – przynajmniej od 2 lat doproszeni do pomocy przy pracach nad nim.</p> <p>Udzieliłmy jedynie uwag do dokumentu otwartego do konsultacji społecznych 2 lata temu.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Przy opracowywaniu dokumentu wykorzystano sugestie i materiały otrzymane od ww. w PRLC uczestników rynku lotniczego w Polsce. Ponadto wiele z uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych z 2021 r. zostało uwzględnionych w dokumencie.
343.	s. 19	Uzupełnienie celu głównego polityki	<p>Biorąc pod uwagę sytuację na świecie, nowe wymogi europejskie dotyczące bezpieczeństwa i ochrony, a także ochrony środowiska, które są bardzo kapitałochłonne a jednocześnie służą realizacji ogólnych celów funkcjonowania państwa cel główny polityki czyli: 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.</p> <p>powinien precyzyjnie nakreślać jakie są prerogatywy państwa w tym zakresie</p>	Uwaga przyjęta do wiadomości. PRLC zawiera wskazane przez Państwa elementy.
344.	s. 20	<p>Wymieniono 4 elementy, do których odnoszą się cele polityki lotniczej. Ich charakterystyka jest w kilku miejscach niezrozumiała,</p>	<p>np.</p> <p>a. dlaczego stymulacja rozwoju gospodarczego kraju ma się odbywać wyłącznie przez HUB. Nie ma w ogóle mowy o znaczeniu portów regionalnych, które mają obecnie 65% udział w polskim rynku</p> <p>b.w jaki sposób zrównoważony rozwój sieci lotnisk przejawia się w dążeniu do cyt. ograniczenia negatywnego wpływu lotnisk na otoczenie, także przez zapewnienie warunków do zrównoważonego rozwoju portów lotniczych jako węzłów multimodalnej sieci transportowej, - i jaki jest ten negatywny wpływ?</p> <p>c.Nie jest powiedziane czy Optymalizacji nakładów finansowych inwestycji w infrastrukturę lotniczą ma dotyczyć CPK. Wymieniona została jedynie PAŻP</p> <p>Należy zmienić, zredagować lub wyjaśnić co autor miał na myśli</p>	Uwaga nieuwzględniona. Szczegóły powyższych kwestii stanowią pozostałą część dokumentu. Ponadto w PRLC podkreślono istotną rolę portów regionalnych.
345.	s. 22 -s. 29	Treści zawarte na tych stronach mogłyby zostać zaprezentowane krócej na jednym rysunku.	Dokument jest zbyt obszerny	Uwaga nieuwzględniona. W opinii Projektodawcy obecna forma jest przejrzysta.
346.	s. 27	<p>Zdanie poniższe jest nieprawdziwe: SRT2030 ujmując budowę CPK jako projekt strategiczny w obszarze transportu lotniczego, wskazując na szereg działań w tymże obszarze takich jak....</p>	W SRT jest napisane, że CPK „wpisuje się w politykę” lecz nie ma stwierdzenia, że jest priorytetem, chociaż można odnieść takie wrażenie analizując dokument pod kątem ilości zdań dołączonych do zrewidowanej SRT w 2019 r.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie widzi sprzeczności zapisów PRLC z zapisami SRT2030. W zacytowanym zapisie wskazane są działania dot. obszaru transportu lotniczego zawarte w SRT2030.
347.	s. 44	<p>Ułomny wniosek z diagnozy dotyczącej opisu łączności lotniczej w transporcie lotniczym, który brzmi następująco:</p> <p>Szansy na wzrost connectivity dla Polski należy upatrywać w budowie i dalszym rozwoju CPK, który będzie hubem dla narodowego przewoźnika lotniczego – PLL LOT. Rozbudowana infrastruktura, brak ograniczeń operacyjnych oraz strategiczne położenie lotniska przyczyni się do rozbudowy siatki połączeń, a tym samym do wzrostu connectivity w Polsce.</p>	Nie jest zrozumiałe, dlaczego autorzy nie przedstawiają alternatywnych propozycji tylko tę jedną?	Uwaga nieuwzględniona. Więcej informacji na temat temat m.in. Wniosków i działań znajduje się w rozdziale dot. connectivity.
348.	s. 46-49	<p>Brak wniosków wynikających z danych zaprezentowanych w rozdziale: Sytuacja Rynku Turystycznego w Polsce sprzed i po pandemii</p> <p>Jednocześnie nie wspomina się nic o Bonie Turystycznym i wpływie na podróże zagraniczne i krajowe.</p>	Brak wniosków i podsumowania czyni tę treść niepotrzebną.	Uwaga częściowo uwzględniona. Podrozdział ten stanowi element części diagnostycznej dokumentu. Podrozdział uzupełniono o informacje o bonie turystycznym.
349.	s. 49	<p>W dokumencie publikowanym w 2023 roku nie powinna mieć miejsca Analiza istniejącej infrastruktury dotycząca stanu na rok 2019</p> <p>W różnych miejscach w tym rozdziale poruszane są różne daty 2019,2020 lub 2021</p>	Taka sytuacja powoduje, że dokument jest niewiarygodny i wnioski będą błędne. Ponadto istnieje niezgodność tytułu rozdziału z treścią. Analiza prezentowana w tekście niniejszego rozdziału wykracza (wybiórczo) poza 2019. Np. w 2019 roku Lotnisko w Radomiu było w trakcie budowy. A jest wymienione jako istniejąca infrastruktura w 2019 roku.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dokonano odpowiednich poprawek redakcyjnych.

350.	s. 52 akapit 4	Fragment wybiórczo traktuje rynek lotnisk w Polsce. Dla pokazania obrazu ogólnej sytuacji pasażerskiej wszystkich lotnisk wystarczyłaby tabela dla wszystkich z przedstawieniem ilości pasażerów w ciągu ostatniej dekady. Widoczne byłby wówczas zarówno sytuacja jak i trend rozwoju.	Wskazywanie, że na jednym lotnisku nastąpił wzrost liczył 30 tys. a na innym 350 nie pokazujący całości obrazu wszystkich lotnisk mówi niewiele i wybiórczo o rynku. Treść nie ma nic wspólnego z tytułem rozdziału (EWALUACJA POLSKIEJ SIECI TRANSPORTOWEJ – STAN NA ROK 2019)	Uwaga nieuwzględniona. Zawarcie tych danych (będących dostępnymi publicznie) nie stanowi w ocenie Projektodawcy wartości dodanej dla dokumentu.
351.	s. 52 ostatni akapit	W rozdziale, który ma oceniać polską sieć transportową – stan na 2019 nie można mówić o CPK jako istniejącym lotnisku. „WAW i CPK mają podobne wielkościami 120-minutowe obszary oddziaływania, jednak rozkład poszczególnych odległości częściowych bardzo różni się w przypadku obydwa lotnisk, zwłaszcza przy obszarze 60-minutowym”	Błąd merytoryczny. CPK jest wyłącznie koncepcją i ten, nie istniejący jeszcze projekt nie powinien podlegać ewaluacji, bo nie istnieje w rzeczywistości.	Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany.
352.	s. 53 Rysunek 19. Obszary oddziaływania komercyjnych portów lotniczych w Polsce (w tym proponowana lokalizacja nowego portu CPK) według liczby mieszkańców na segment obszaru oddziaływania dla każdego z lotnisk (2019)	Rysunek jest nieczytelny – zła rozdzielczość i złe wkomponowanie w treści	Rysunek powinien się znajdować w innym miejscu, gdzie jest mowa o dostępności portów lotniczych	Uwaga uwzględniona częściowo. Zła jakość rysunku wynika z kompresji pliku i Projektodawca będzie starał się o jego poprawę bądź usunięcie w przypadku ponownej kompresji.
353.	s. 55-59 Rozdział Wpływ pandemii COVID-19 na sytuację lotnisk regionalnych	Analiza powinna dotyczyć całego rynku a nie wyłącznie lotnisk regionalnych. Ponadto brak jest informacji o pomocy państwa w tym zakresie dla rynku i poszczególnych lotnisk.	Wprawdzie na s. 60 do 65 w kolejnym rozdziale opisano sytuację Chopin Airport przed i po pandemii, ale taka analiza powinna być przeprowadzona według jednej metodologii dla wszystkich 15 lotnisk.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na to, że Lotnisko Chopina w Warszawie jest największym portem lotniczym w Polsce poświęcono mu najwięcej miejsca we wskazanym rozdziale.
354.	s. 57 Rysunek 21. Ruch na lotniskach regionalnych od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 r. (lista wg. liczby operacji)	Tabela niewiele wnosi pokazując bez kontekstu okres 2 lat.	Zasadnym dla dobrej analizy rynku byłoby rozszerzenie tabeli o dane z lat wcześniejszych i pokazanie trendu (dekada) Są one dostępne w ULC	Uwaga uwzględniona częściowo. Tabela została usunięta.
355.	s. 58 ostatni akapit	zdanie nieaktualne „... <i>że nadal nie wiadomo jak długo trwać będzie pandemia i związane z nią obostrzenia w transporcie</i> ” –	Polityka powinna zachować standardy aktualności informacji	Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany.
356.	s. 58 ostatni akapit	Uwaga redakcyjna. Publicystyka w dokumencie strategicznym obniża jego wartość „Można pokusić się o stwierdzenie, że dla większości portów regionalnych szczególnie w krótkim horyzoncie czasowym wyniki ekonomiczno-finansowe będą kształtowały się na poziomach negatywnych, zwłaszcza w przypadku portów, które i w normalnych warunkach działały ze stratą” – nie jest potrzebne i powinno być inaczej zredagowane	Żadna analiza nie pozwala na „pokuszenie się o stwierdzenie”. Należy napisać: „zakłada się”, „stwierdza się”, „z analizy wynika że”....., ale wówczas należy wyjaśnić również dlaczego	Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany.
357.	s. 59 Rysunek 22. Porty lotnicze w Polsce w 2023 r.	Rysunek nie jest spójny z treścią i tytułem rozdziału	Mapa portów lotniczych z 2023 roku – w kontekście tytułu rozdziału, EWALUACJA POLSKIEJ SIECI TRANSPORTOWEJ – STAN NA ROK 2019 potwierdza, że treść powinna dotyczyć przynajmniej okresu do 2022 roku	Uwaga uwzględniona częściowo. Część zapisów została przeredagowana.
358.	Rozdział „Wpływ pandemii na lotniska Regionalne”	Brakuje informacji o pomocy państwa dla wszystkich lotnisk Z jakich źródeł została ta pomoc udzielona poszczególnym lotniskom i jak to wpłynęło na poprawę bądź nie sytuacji na rynku	Wnioski o wpływie na rynek takiej pomocy są kluczowe w kontekście strategicznym	Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowane w PRLC zapisy odpowiadają ogólnej charakterystyce dokumentu i są na odpowiednim poziomie szczegółowości.
359.	s. 60	Rysunek jest nieczytelny	Słaba rozdzielczość	Uwaga uwzględniona. Rysunek stracił na jakości podczas kompresji raportu do wersji pdf. Projektodawca postara się zmienić jakość kompresji w finalnej wersji raportu.
360.	s. 61 Rysunek 24	Niespójność informacji względem czasu analizy i tytułu rozdziałów.	Tytuł rozdziału to: SYTUACJA LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE PRZED PANDEMIA I W TRAKCIE PANDEMII – STAN NA ROK 2021 Natomiast rysunek nie dość, że dotyczy 2018 roku to pokazuje WAW razem z innymi regionalnymi lotniskami	Uwaga uwzględniona. Rysunek został usunięty.
361.	s. 62 Rysunek 24 i 25	Rysunek nieczytelny	Zła rozdzielczość	Uwaga uwzględniona. Rysunek stracił na jakości podczas kompresji raportu do wersji pdf. Projektodawca postara się zmienić jakość kompresji w finalnej wersji raportu.
362.	s. 63	Analiza dotyczy czasu od 2006 roku	Nie jest jasne dlaczego wybrano taki czas analizy dla WAW w kontekście analizy portów regionalnych (2 lata)	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na to, że Lotnisko Chopina w Warszawie jest największym portem lotniczym w Polsce poświęcono mu najwięcej miejsca we wskazanym rozdziale.
363.	s. 64	Nieprawidłowa, niespójna analiza dla WAW w kontekście regionów.	analiza dla lotnisk regionalnych powinna obejmować analogiczne informacje jak dla WAW	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na to, że Lotnisko Chopina w Warszawie jest największym portem lotniczym w Polsce poświęcono mu najwięcej miejsca we wskazanym rozdziale.
364.	s.64/65	Wybiórcze informacje nie pozwalające na wyciągnięcie prawidłowych wniosków	Nie wiadomo jakie jest kryterium porównania LOT do WIZZ na lotnisku Chopina i dlaczego nie wspomina się o innych przewoźnikach	Uwaga nieuwzględniona. W przedmiotowym rozdziale wskazywano również na innych przewoźników lotniczych.
365.	s. 71 Rozdział: SYTUACJA RYNKU PRZEWOZÓW TOWAROWYCH (CARGO) W POLSCE	Brak informacji o jakim cargo jest mowa.	Doprecyzowania wymaga o jakim cargo lotniczym jest mowa RFS czy on board czy obie formy.	Uwaga nieuwzględniona. Informacja ta znajduje się w drugim akapicie we wskazanym rozdziale.
366.	s. 79	Brak diagnozy problemu dotyczącego konsekwencji dla lotnisk wynikających z przekroczenia norm hałasu	Wymaga wyjaśnienia na czym problem polega i jak sytuacja się zmienia w kontekście działalności tzw. „mafii rzeczoznawców”.	Uwaga nieuwzględniona. Problem hałasu lotniczego, także w ujęciu wpływu na ludzi stanowi istotną część dokumentu. W dziale dot. hałasu lotniczego wskazano jakie konsekwencje dla lotnisk może mieć problem hałasu lotniczego.



367.	s. 87	UWAGA OGÓLNA w kontekście następującej treści: „Obecnie największym zagrożeniem dla dalszego rozwoju rynku lotniczego w Polsce są skutki niestabilnej sytuacji geopolitycznej na wchodzie Europy, która może również spowodować nowe, trudne do przewidzenia na obecną chwilę trudności dla transportu lotniczego w Polsce.” Jeszcze raz razi brak informacji na temat aktualnej sytuacji geopolitycznej i jej wpływu na rynek lotniczy	Jest to jedyna informacja na temat sytuacji w Ukrainie	Uwaga uwzględniona częściowo. W dokumencie opisano najnowsze prognozy ruchu lotniczego w Polsce opracowane przez ULC w 2023 r. Uwzględniają one wpływ wojny w Ukrainie na rynek lotniczy w Polsce.
368.	s. 89	Porównanie wskaźnika mobilności w Polsce i Europie.	Brak wniosku, dlaczego wskaźnik mobilności w PL jest mniejszy niż w Europie i jakie działania należy podnieść aby ten wskaźnik był większy.	Uwaga nieuwzględniona. Na te zagadnienie trzeba patrzeć w szerszym zakresie - przyczyny takiego stanu są opisane m.in. W diagnozie jak i dziale dot. connectivity.
369.	s. 90	Różnorodność prezentowanych prognoz	Za dużo różnych informacji i odmiennych prognoz oraz brak wniosków, które uznaje się za właściwe i dlaczego	Uwaga nieuwzględniona. Prezentowanie różnych prognoz rozwoju rynku, nawet tych historycznych w celu lepszego porównania do najnowszych, wpływa na rzetelność dokumentu i lepsze zobrazowanie zjawisk występujących na rynku lotniczym.
370.	s. 104	Brak jasnego odniesienia się do priorytetów polityki europejskiej w zakresie lotnisk.	Nie wskazano jakie lotniska są w europejskiej sieci bazowej i uzupełniającej. Dla Polski wyznaczono 8 lotnisk w sieci bazowej i dwa w uzupełniającej. Sieć podstawowa i komplementarna określona w Polityce w Polsce mimo, że używana jest tożsama nomenklatura co europejska nie jest tożsama z modelem europejskim	Uwaga nieuwzględniona. Wymienienie lotnisk, które znajdują się w sieci TEN-T, nie stanowi wartości dodanej do dokumentu. Jest to wiedza publicznie dostępna. Ostatnia część zgłoszonej uwagi pozostaje niezrozumiała dla Projektodawcy.
371.	s. 104	Niezasadniona teza wynikająca z decyzji politycznych a nie analizy ekonomicznej. „Regionalizacja oraz decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych, zakładana w PRLiLUN przy pewnych zaletach tego wariantu nie zapewniła w długim okresie efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. Rozdrobnienie ruchu lotniczego wynikające z decentralizacji, zmniejszało efekty skali, a w związku z tym miało wpływ na rentowność funkcjonowania portów lotniczych, jak również osłabienie oferty przewoźników lotniczych skoncentrowanych głównie na połączeniach point-to-point. Istnienie silnego portu lotniczego, który przez sieć krajowych i międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych oraz powiązanej nimi siatki połączeń przewoźnika/przewoźników posiadających bazę w porcie lotniczym, zwiększy wartość dodaną związaną z większymi przepływami pasażerów transferowych”	Taka treść podważa zasady polityki spójności UE Brak jest jakiegokolwiek podstawy do stawiania takiej tezy, podważającej znaczenie portów regionalnych. Nie mówiąc o tym, że jest sprzeczne z ogólnymi informacjami przedstawianymi w pierwszej części Polityki gdzie wskazywano jak ważne jest znaczenie portów regionalnych. Teza nie wynika z prezentowanych wcześniej danych liczbowych – jest z nimi niezgodna. Nie dokonano analizy wpływu poszczególnych międzynarodowych portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T albo nawet wszystkich obecnych 15 lotnisk na rozwój gospodarek lokalnych. Ocena została przeprowadzona bardzo wąsko tylko w kontekście liczby pasażerów i sytuacji finansowej lotnisk, dzięki którym dynamicznie rozwijają się miasta i regiony. Nie ma więc uzasadnienia, że należy istniejącą sieć lotnisk ograniczać do tych największych. Co więcej. W pierwszej części Polityki mówiono wręcz o poszerzaniu sieci mniejszych lotnisk. To wszystko wprowadza chaos i w związku z tym nie wiadomo jaka jest właściwa polityka w tym zakresie	Uwaga nieuwzględniona. PRLC nie zakłada centralizacji rynku lotniczego. W PRLC zasygnalizowano, że regionalizacja rynku lotniczego w Polsce nie zapewniła w pełni efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. W PRLC założono, że istnienie silnego portu lotniczego może stanowić wartość dodaną dla obecnego rynku lotniczego. PRLC nie wyklucza dalszego rozwoju lotnisk regionalnych.
372.	s. 108	Niespójność prezentowanych informacji	Data realizacji CPK – 2034 jest niespójna z prognozami IATA i komunikacją PR rządu w tej sprawie	Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany.
373.	s. 113 akapit 4	„..... oczywiście pod pewnymi warunkami, że liczba zakażeń wywołanych SARS-CoV-2 będzie utrzymywać się na niskim poziomie, ilość zaszczepionej populacji będzie rosła, restrykcje związane z przemieszczaniem się w transporcie międzynarodowym zostaną złagodzone lub zniesione, a wzrost zaufania pasażerów do transportu lotniczego będzie rósł..”	zdanie nieaktualne i nie powinno się znajdować w takim dokumencie	Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany
374.	s. 155	Analiza już powinna być przeprowadzona i wnioski powinny znaleźć się w tej polityce tym bardziej, że jeden z celów tej polityki dotyczy konkurencyjności rynku „W ramach przygotowań do czwartego i kolejnych okresów referencyjnych, mając na uwadze poziom i strukturę ruchu lotniczego oraz rodzaj zapewnianych usług żeglugi powietrznej, analizy wymagać będzie utrzymanie stanu obecnego lub powrót do systemu jednostrefowego czy ustanowienie więcej niż dwóch stref pobierania opłat terminalowych. W przypadku ostatniego scenariusza powinny zostać określone mierzalne progi, których osiągnięcie będzie stanowiło przesłankę do włączenia danego portu lotniczego do systemu SES oraz do konkretnej strefy pobierania opłat terminalowych.”	Jedna strefa nie zaburza konkurencji lotnisk wobec przewoźników lotniczych i jest jak najbardziej uczciwa. Ewentualne planowanie 2 stref pobierania opłat powinno mieć na względzie konkurencyjność rynku tak aby nie było jak obecnie drastycznych różnic między lotniskami i aby polskie lotniska nie były mniej konkurencyjne względem tych prowadzących działalność poza naszymi granicami.	Uwaga nieuwzględniona. Określanie stref pobierania opłat terminalowych pozostaje wyłączną kompetencją Ministra Infrastruktury. Dotychczasowo funkcjonował system jednostrefowy i dwustrefowy. Obydwa mają swoje wady i zalety. Dlatego też MI każdorazowo, decydując o ustanowieniu stref wybiera rozwiązanie optymalne. PRLC wskazuje tylko potencjalne inne warianty. Formalne podjęcie decyzji wynika z obowiązujących przepisów UE i krajowych. Odnosząc się do RP4 informujemy, że analizy odnośnie wyboru scenariusza właśnie trwają i decyzja zostanie podjęta w terminie wynikającym z przepisów prawa.
375.	s. 164	Poniższa treść zaprezentowana była w projekcie polityki lotniczej z 2021 roku. Sektor General Aviation jako całość nie był przedmiotem kompleksowej polityki publicznej. W konsekwencji ogranicza to możliwość dokonania szczegółowej analizy sektora do dobrowolnie pozyskanych danych i ograniczonych zasobów rejestrów i statystyki publicznej. Dostępne dane charakteryzują się również brakiem spójności metodologicznej. Celem realizacji Polityki Lotniczej konieczne jest przeprowadzenie dalszej pogłębionej analizy tego sektora, w tym w szczególności oceny możliwości funkcjonowania i rozwoju lotnictwa ogólnego m.in. w aglomeracji warszawskiej.	Przez dwa lata nie dokonano wskazanego zalecenia, dotyczącego przygotowania pogłębionej analizy sektora GA, które mogłoby być cenne dla polityki lotniczej	Uwaga przyjęta do wiadomości.

376.		W kontekście prezentowanych informacji wyjaśnienia wymaga czy to zdanie jest aktualne i prawdziwe. W obecnej chwili trwają prace nad podpisaniem umów z krajami, z którymi Polska nie zawarła jeszcze umów o transporcie lotniczym.  Dodatkowo liberalizowane są umowy z niektórymi państwami, takimi jak Białoruś, Chiny, Indie, Japonia, Kazachstan, a także prowadzone są rozmowy dotyczące rozszerzenia zakresu Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Współnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony (Dz. Urz. UE L 149 z 30.04.2021, str. 10).	Czy w kontekście sytuacji w Ukrainie takie umowy są liberalizowane?	Uwaga uwzględniona. Zapisy rozdziału zostały przeredagowane.
377.	Str.186	W pkt. 5 wskazującym inwestycje zwiększające poziom bezpieczeństwa w portach lotniczych błędnie wskazano zadania z obszaru security jakim są systemy antydronowe.	Systemy antydronowe aby wykazywać skuteczność w zapobieganiu bezprawnemu wykorzystaniu bezałogowych statków powietrznych powinny dotyczyć przestrzeni powietrznej w okolicach lotnisk i nie tylko. Przestrzenią powietrzną zarządza PAŻP, dlatego propozycja inwestowania w systemy antydronowe nie powinna dotyczyć portów lotniczych.	Uwaga nieuwzględniona. Działania te wymagają współpracy wielu podmiotów.
378.	UWAGA OGÓLNA DO DOKUMENTU „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)	Brak uwzględnienia danych z 2022 roku, wszelkie dane na których opiera się dokument kończą się maksymalnie na 2021 roku.	W przypadku gdy dokument jest opiniowany w drugiej połowie 2023 roku należy wziąć pod uwagę wszystkie dostępne aktualne dane. Oficjalne dane dotyczące ruchu są już dostępne na stronie ULC, publikowane są też przez Porty lotnicze i ZRPL dane za pierwsze półrocze 2023.	Uwaga nieuwzględniona. Za rok bazowy w dokumencie przyjęto 2019 r. Natomiast w dokumencie zawarto najnowsze prognozy rozwoju rynku lotniczego opracowane przez ULC w 2023 r.
379.	Str 37.	Przedostatni akapit – „Wobec rosnącej liczby osób zaszczepionych w Europie i w Polsce, ruch pasażerski stopniowo wraca do poziomu sprzed pandemii COVID-19.”	Ruch pasażerski odbudował się nie tylko wobec rosnącej liczby zaszczepionych, takie sformułowanie było aktualne w 2021 roku oraz na początku 2022. Obecnie wszystkie obostrzenia związane z COVID-19 zostały zdjęte.	Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany.
380.	Str 35.	Ryanair Group też powinien zostać do kluczowych podmiotów na rynku Europejskim.	Pomimo, że jest to low-cost to jest to kluczowy gracz na rynku europejskim, skupiający w ramach grupy kilka linii lotniczych.	Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany.
381.	Str 53	Przedostatni akapit - Praga to kolejny europejski węzeł przyciągający podróży z Polski, zwłaszcza z obszarów Wrocławia i Radomia.  Pominięto chyba porty w KTW i KRK, które są położone bliżej Pragi niż RADOM?		Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany.
382.	Str 56	Rysunek 20 – dane tylko do 2021 roku	Uwaga jak w pozycji pierwszej, analiza i dokument powinny opierać się na najbardziej aktualnych danych.	Uwaga nieuwzględniona - należy mieć na uwadze okres w jakim opracowywano PRLC - który w chwili obecnej znajduje się na ostatnim etapie prac. Nie sposób jest na bieżąco aktualizować w dokumencie informacje nt. liczby obsłużonych pasażerów. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
383.	Str 67	Pierwszy akapit – połączenia krajowe z Warszawy	Obecnie Ryanair oferuje Szczecin z WMI.	Uwaga nieuwzględniona. W przedmiotowym dziale jest informacja o lotach krajowych do Szczecina.
384.	Str 74	Przewozy drogowe RFS uzupełnią lotnicze operacje przewozowe. ???	W chwili obecnej to operacje lotnicze są uzupełnieniem RFS	Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany.
385.	Str 159-160	Transport lotniczy cargo, ze względu na swoją naturę, jest kosztowną alternatywą. Wykorzystuje się go głównie w przypadku cennych i szybko psujących się towarów.	To zaszczość historyczna, obecnie lata już praktycznie wszystko	Uwaga nieuwzględniona. Z powszechnie dostępnej wiedzy nadal wynika, że lotnicze cargo jest kosztownym rodzajem transportu.
386.	UWAGA OGÓLNA DO DOKUMENTU	Wielokrotnie w dokumencie mówi się o cargo RFS, autor tego dokumentu nawet nie pofatygował się i nie poprosił porty o żadne statystyki dotyczące ilości odprawianego frachtu w systemie RFS. Tworząc tak ważny dokument myślę, że warto było		Uwaga przyjęta do wiadomości.
387.	Str 160	„Dalsze znaczące inwestycje w infrastrukturę terminalową planują lotniska w Katowicach, Lublinie oraz Krakowie.” – nie ma nic o planowanych inwestycjach w infrastrukturę cargo w Łodzi	Pomijanie Łodzi w całym dokumencie jako lotnisko obsługującego cargo jest poważnym niedopatrzeniem, biorąc pod uwagę naszą lokalizację, dostępność drogową, odgrywamy ważną rolę na rynku przewozów cargo.	Uwaga uwzględniona. Dopisano Łódź do listy lotnisk planujących inwestycje cargo.
388.	Str 72	Należy zauważyć, że na wiosnę 2021 r., również w Porcie Lotniczym w Lublinie rozpoczęto obsługę cargo w nowo otwartym terminalu cargo.	Jak wyżej, nie wspominam się o obsłudze cargo w Łodzi, obsługujemy cargo od roku 2012 zarówno w formule RFS jak i on-board.	Uwaga uwzględniona. Dopisano Łódź do listy lotnisk planujących inwestycje cargo.
389.	Str 52	Z podobnych przyczyn należy wskazać na perspektywę rozwoju portu lotniczego Szczecin-Goleniów, którego znaczenie z punktu widzenia polityki transportowej państwa zostało potwierdzone w koncepcji CPK. Owo znaczenie odróżnia sytuację omawianego portu lotniczego od sytuacji innych przynoszących obecnie straty portów lotniczych, w tym w szczególności w Łodzi, Olsztyn, Bydgoszcz i Zielonej Góry.	Czy wzięto pod uwagę funkcjonowanie lotniska w Berlinie, które jest dużym portem lotniczym. Odległość drogową z głównego ośrodka w regionie (Szczecin) na lotnisko w Goleniowie to około 46 km i 35 min jazdy, do Berlina 190 km około 2 godzin jazdy. Przy czym lotnisko w Berlinie posiada znacznie lepszą ofertę. Tym bardziej, że pisze się potem o oddziaływaniu lotnisk „przygranicznych” na str 53 Zwłaszcza zachodnie regiony przygraniczne w Polsce odnotowują efekt utraty ruchu na rzecz krajów sąsiednich, w szczególności Niemiec i Czech. W obszarze oddziaływania Zielonej Góry duża część ruchu zagranicznego wykorzystuje pobliskie lotnisko w Berlinie (86%). Podobnie, niemal połowa całego ruchu zagranicznego z obszaru oddziaływania Szczecina podróżuje przez Berlin (46%).	Uwaga nieuwzględniona. Kwestia wpływu Berlina na polskie lotniska została ujęta w PRLC.
390.	Ochrona Praw Pasażerów str. 166 Postępowanie w sprawie polubownego rozwiązania sporów konsumenckich prowadzonych przez Rzecznika Praw Pasażerów.	W celu skrócenia czasu rozpatrywania wniosków i zwiększenia skuteczności działań należy usprawnić pracę Rzecznika Praw Pasażerów.	Z zapisów (dostępnego na stronach ULC) Sprawozdania z działalności RPP za rok 2022 wynika, że: 1.W 2022 r. rozpatrywano wnioski, które wpłynęły w 2020 i w I kwartale 2021 r. 2.Z 1791 wniosków zakwalifikowanych do przeprowadzenia postępowania polubownego RPP doprowadził do ugód z 327 pasażerami (w 167 sprawach – 20,77%). 3.Średni czas oczekiwania na rozpatrzenie wniosku na koniec 2022 r. wynosił 24 miesiące.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa kwestia wykracza poza zakres PRLC.
391.	PRLC Uwaga ogólna	Dokument wymaga uporządkowania Niezbędna jest numeracja rozdziałów i podrozdziałów, specyfikacja załączników, aby widoczna była struktura dokumentu.	W obecnym stanie użytkowanie dokumentu, w tym powoływanie się na zapisy jest niepotrzebnie utrudnione.	Uwaga uwzględniona. Dokument został poddany weryfikacji redakcyjnej.

392.	PRLC Rozdział: Rynek Lotniczy w Polsce Rys 22 str. 59	Należy zaktualizować nazwę lotniska radomskiego: z Radom-Sadków na Warszawa-Radom	Radom Sadków to nieaktualna nazwa.	Uwaga uwzględniona.
393.	PRLC Rozdział: Łączność lotnicza w transporcie lotniczym Str. 119	Należy albo przeredagować użatania, albo zmienić podmiot odpowiedzialny: w tabeli określającej czynności do realizacji  Zapewnienie warunków rozwoju dla polskiego flagowego PLL LOT przewoźnika sieciowego PLL LOT, w tym wypracowanie Polska Grupa Lotnicza S.A. przyszłego modelu jego funkcjonowania, z uwzględnieniem udziału przewoźnika w procesie Minister właściwy ds. aktywów konsolidacji branży i obecności w aliansach państwowych przewoźników	Z aktualnego zapisu wynika, że PLL LOT ma sam sobie zapewnić warunki rozwoju.	Uwaga uwzględniona.
394.	PRLC Rozdział: Kierunek interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych Planu generalnego lotnisk użytku publicznego Str. 139 i 140	Należy usunąć drugi tiret poniższego Ebpisu: Wskazane powyżej kryteria zatwierdzenia przez ministra właściwego ds. transportu planu generalnego lotniska wskazują na konieczność wprowadzenia standardów zapewniających spójność nowych lub zaktualizowanych planów generalnych lotnisk, w szczególności przez: •centralne sporządzanie krajowych prognoz popytu na ruch i przewóz lotniczy; • <b>prorowadzenie szerokiej wymiany informacji i konsultacji pomiędzy wykonawcą planu generalnego lotniska i innymi podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, w szczególności przewoźnikami lotniczymi i PAŻP, a także z innymi instytucjami zarządzającymi inną infrastrukturą transportową, w tym GDDKiA i PKP PLK</b>  Zasadne jest również rozważenie zmian regulacyjnych w zakresie planów generalnych, w celu wzmocnienia realizacji obowiązków ustawowych związanych z rolą planów generalnych w zapewnieniu skoordynowanego na poziomie krajowym rozwoju infrastruktury lotniskowej. Wprowadzenie dodatkowej listy konsultujących i opiniujących plan generalny znacznie wydłuży proces jego opracowania, co stoi w sprzeczności z zapisami w Prognozy oddziaływania na środowisko Rozdział 4.3 Kierunek interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych Str. 31	Wprowadzenie do procesu uzgodnieniowego dodatkowej listy podmiotów (m. in. przewoźników lotniczych, PAŻP, zarządzających infrastrukturą transportową, GDDKiA, PKP PLK) znacznie wydłuży proces opracowania /aktualizacji planów generalnych. Z naszych doświadczeń wynika, że opracowanie i uzgodnienie dokumentu trwa ok. 2 lat. Wydłużenie tego procesu uniemożliwi osiągnięcie efektu (opisanego, jako Działanie nr 22.) tj. zapewnienia aktualności planu generalnego.	Uwaga nieuwzględniona. Należy zwrócić uwagę, iż lotnisko nie funkcjonuje samo dla siebie ale jest swego rodzaju hubem, skupiającym wokół siebie wiele usług i podmiotów. Zarządzający lotniskiem już obecnie, na różnych płaszczyznach z tymi podmiotami współpracuje. Zarządzający będzie mógł sugestie podmiotów uwzględnić w opracowywanym przez siebie dokumencie lub nie.
395.	PRLC Rozdział: Ograniczanie emisji zanieczyszczeń w portach lotniczych Str. 194	Należy przeredagować zapis z czwartego akapitu: Postępujące zmiany klimatu, których rezultatem mogą być łagodniejsze zimy, mogą wpłynąć na zmniejszenie zużycia środków do odladania samolotów. Wpływ Stosowanie środków do dladzania samolotów n jest istotnym czynnikiem wpływającym na środowisko. Aktualnie w większości przypadków wykorzystywana jest mieszanina wodno-glikolowa (glikol propylenowy), która ulega w środowisku biodegradacji.	Zdanie jest niezrozumiałe.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapis został przeredagowany.
396.	PRLC Rozdział: Stworzenie warunków formalno-prawnych niezbędnych do realizacji Polityki Str. 205	Należy określić ułatwienia/preferencje dla finansowania dla realizacji celów polityki w rozdziale: Kierunek interwencji VIII: w części dot. Finansowania transportu lotniczego, aby zapewnić zgodność z zapisem w tabeli działań ze str. 210  Ułatwienie pozyskiwania finansowania komercyjnego (banki) na realizację celów zgodnych z "Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)" dzięki wyznaczonym kierunkom interwencji w Polityce.  Minister właściwy ds. transportu Minister właściwy ds. finansów publicznych Zarządzający portami lotniczymi	Kierunek interwencji VIII: w części dot. Finansowania transportu lotniczego jedynie wskazuje na możliwość pozyskania finansowania. Brak informacji o temacie ułatwień/preferencji.	Uwaga nieuwzględniona. W intencji Projektodawcy zacytowany zapis oznacza, iż realizacja inwestycji w portach lotniczych, zgodnych z zapisami PRLC, może wpłynąć pozytywnie na decyzje m.in. banków bądź innych podmiotów umożliwiających pozyskanie finansowania komercyjnego.
397.	PRLC Rozdział: Finansowanie transportu lotniczego Str. 205	Należy sprostować zapis: Zarządzający lotniskami w Polsce, <del>za wyjątkiem PPL</del> , mają formę spółek prawa handlowego posiadających osobowość prawną finansowanie inwestycji i odpowiadają za odpowiednie planowanie, realizację oraz finansowanie inwestycji. Porty lotnicze są więc samodzielnymi i samofinansującymi się jednostkami prowadzącymi działalność w zakresie i na zasadach określonych w Kodeksie spółek handlowych, ustawy Prawo lotnicze, statutów spółek oraz innych obowiązujących przepisów prawa.	Zapis dot. Polskich Portów Lotniczych S.A. jest nieaktualny.	Uwaga uwzględniona.
398.	PRLC Rozdział: Finansowanie i utrzymanie inwestycji w portach lotniczych Str. 206	W drugim akapicie należy przeredagować zapis: Mimo, że Spółki zarządzające lotniskami w większości pozostają własnością jednostek samorządu terytorialnego oraz PPL realizują indywidualne plany inwestycyjne. Zapewnienie finansowania i utrzymania portu lotniczego jest wykonywane w oparciu o plany generalne, indywidualne plany inwestycyjne oraz określanie budżetu spółek. Działania te powinny się wpisywać w ramy określone przez politykę transportową kraju - w tym przypadku obecnie PRLiUN, a przyszłości w Politykę Lotniczą.	1.Sformułowanie dotyczące PPL jest raczej niefortunne. Obecnie, gdy PPL jest spółką prawa handlowego można by zrozumieć, że też większość i po zostaje własnością jednostek samorządowych. 2.Plan generalny nie stanowi oparcia dla finansowania i utrzymania portu lotniczego. Natomiast plany inwestycyjne i ostateczne decyzje biznesowe przesądzą o realizacji danego przedsięwzięcia. Uzasadnia to również zapis ze str. 139 PRLC: plan generalny lotniska nie jest dokumentem o charakterze stricte planu biznesowego, ale zbiorem prognostycznych założeń operacyjno-technicznych eksploatacji portu lotniczego w określonym otoczeniu technicznym, operacyjnym, meteorologicznym, środowiskowym, rynkowym, ekonomicznym i gospodarczym oraz prawnym. Nie jest również programem inwestycyjnym podlegającym implementacji wprost, jak również nie ogranicza swobody działalności gospodarczej podmiotu zarządzającego portem lotniczym.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zapis został przeredagowany.

399.	PRLC Rozdział: Kierunek interwencji I rozwój sieci lotnisk w Polsce str. 109	<p>W pierwszym akapicie widnieje zapis wskazujący, że przy rozszerzaniu OOU należy wypłacić odszkodowania dla mieszkańców oraz, że w przypadku naruszenia OOU (rozumianego, jako występowanie ponadnormatywnych poziomów hałasu poza granicami OOU) również. Zapis ten sugeruje wystąpienie dwóch różnych sytuacji mających ten sam skutek. Należy skorygować zapis lub podać podstawę prawną, z której wynika konieczność wypłaty odszkodowań mieszkańcom przy naruszeniach OOU rozumianych, jako występowanie ponadnormatywnych poziomów hałasu poza granicami OOU.</p> <p>Głównym czynnikiem ograniczającym przepustowość na Lotnisku Chopina są uwarunkowania środowiskowe. W praktyce zmiana parametrów przepustowości środowiskowej wiązałaby się z koniecznością rozszerzenia obszaru ograniczonego użytkowania i znacznymi kosztami z tytułu wypłaty odszkodowań dla mieszkańców.</p> <p><del>W przypadku naruszenia Obszaru Ograniczonego Użytkowania (OOU), zarządzający lotniskiem może być narażony na wysokie odszkodowanie związane z ochroną akustyczną dla nowych terenów, dla których z powodu ograniczenia hałasu lotniczego nie są dotrzymane standardy ochrony środowiska w zakresie dopuszczalnych limitów hałasu. Lotnisko Chopina objęte jest ograniczeniami środowiskowymi, w tym zakazem planowania lotów w godzinach 23:30 - 5:30.</del></p>	Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska odszkodowania przysługują w momencie obowiązku utworzenia/zmiany OOU.	Uwaga uwzględniona. Zapis został przeredagowany.
400.	Prognoza oddziaływania na środowisko rozdział 4.2. str. 26	<p>W ostatnim akapicie widnieje zapis: Ponadto, obecne ograniczenia środowiskowe wykluczają możliwość przyjmowania i obsługi lotniczych operacji cargo w warszawskim porcie lotniczym w porze nocnej. Prosimy o przededagowanie lub usunięcie zdania, gdyż na Lotnisku Chopina w porze nocy są obsługiwane samoloty cargo.</p>	Na Lotnisku Chopina nie ma zakazu wykonywania operacji cargo w porze nocy.	Uwaga uwzględniona.
401.	Prognoza oddziaływania na środowisko rozdział 4.3. tabela nr 3 str. 28	<p>Należy ujednolicić zapisy w tabeli nr 3 z Prognozy oddziaływania (...) i tabeli na str. 111 z PRLC. W tabeli nr 3 działanie nr 2 w ramach CPK widnieje zapis: Działanie w ramach CPK: Działanie nr 1: Opracowanie Planu Generalnego dla lotniska CPK zgodnie z przepisami ustawy - Prawo lotnicze Działanie nr 2: Przygotowanie harmonogramu przeniesienia ruchu cywilnego z lotniska Chopina w Warszawie oraz włączenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do sieci portów lotniczych w Polsce</p> <p>W/w działanie nie pokrywa się z zadaniem do realizacji, podanym w wierszu drugim tabeli na str. 111 PRLC, gdzie napisano: Działania do realizacji: Opracowanie Planu Generalnego dla lotniska CPK zgodnie z przepisami ustawy - Prawo lotnicze / Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. 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. / Pełnomocnik Rządu ds. CPK, Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., Polskie Porty Lotnicze S.A., Polska Agencja Żeglugi Powietrznej</p> <p>Zapis zawarty w PRLC wskazuje, że działaniem jest <del>przeniesienie ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina w</del></p>	Działanie wskazane w Prognozie oddziaływania na środowisko nie pokrywa się z działaniem określonym w PRLC.	Uwaga uwzględniona. W Prognozie naniesione zostaną zmiany uwzględniające aktualny zapis działania wskazanego w dokumencie strategicznym.
402.	Prognoza oddziaływania na środowisko rozdział 4.3. tabela nr 3 str. 29	<p>Prośba o korektę zapisu dla działania nr 3 - wpłynie ono pozytywnie na ochronę środowiska. Kierunek interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych Działania w ramach inwestycji w infrastrukturę portów lotniczych: <b>Działanie nr 1: Dostosowanie infrastruktury portów lotniczych do nowych wymagań sanitarnych, związanych z ewentualnym występowaniem chorób zakaźnych - TAK</b> Działanie nr 2: Stworzenie warunków poprawy rentowności portów lotniczych w związku z pandemią COVID-19 - NIE Działanie nr 3: Wdrażanie w portach lotniczych nowoczesnych technologii ukierunkowanych na poprawę poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska - NIE</p>	Jeżeli dane działanie jest ukierunkowane na ochronę środowiska, należy uwzględnić jego wpływ na środowisko, skoro taki jest cel.	Uwaga nieuwzględniona. Działania zaliczone do grupy TAK to takie, które powodują ingerencję w środowisko - zgodnie z tytułem w tabeli nr 3. Wskazane działanie będzie miało wpływ pośredni i z tego względu nie analizowano szczegółowo jego wpływu. Dodano uzupełniające informacje we wnioskach końcowych

403.	Prognoza oddziaływania na środowisko rozdział 4.3. tabela nr 3 str. 35	<p>Należy skorygować ocenę oddziaływania na środowisko działań nr 4,5,10,11,12 z Kierunku interwencji nr VII, gdyż są związane z ochroną środowiska</p> <p>- ograniczanie emisji zanieczyszczeń w portach lotniczych - Procedury nawigacyjne i przestrzeń powietrzna - inicjatywa carbon offsetting and reduction scheme for international aviation (corsia) oraz system ETS</p> <p><b>Działanie nr 3: Ograniczenie negatywnego wpływu działalności portów lotniczych na środowiska do poziomu zerowej emisyjnego, poprzez wdrażanie w portach lotniczych nowoczesnych technologii tym m.in. alternatywne źródła energii elektrycznej - TAK</b></p> <p>Działanie nr 4: Usprawnienie zarządzania przestrzenią powietrzną oraz wdrażanie procedur umożliwiających ograniczenie negatywnego wpływu transportu lotniczego na środowisko naturalne - NIE</p> <p>Działanie nr 5: Wsparcie udziału Polski w mechanizmie kompensacji i redukcji CO2 dla lotnictwa międzynarodowego - CORSIA - NIE</p> <p><b>Działanie nr 6: Wymiana floty pojazdów w portach lotniczych na pojazdy napędzane energią elektryczną oraz innymi rodzajami paliw zeroemisyjnych, takich jak wodór - TAK</b></p> <p><b>Działanie nr 7: Ograniczenie negatywnego wpływu działalności portów lotniczych na środowisko do poziomu zerowej emisyjności - TAK</b></p> <p><b>Działanie nr 8: Usprawnienia infrastruktury lotniskowej pod kątem adaptacji do zmian klimatu - TAK</b></p>	Jeżeli dane działanie jest ukierunkowane na ochronę środowiska nie można stwierdzić, że nie będą one miały wpływu na środowisko, skoro taki jest cel.	Uwaga nieuwzględniona. Działania zaliczone do grupy TAK to takie, które powodują ingerencję w środowisko - zgodnie z tytułem w tabeli nr 3. Wskazane działanie będzie miało wpływ pośredni i z tego względu nie analizowano szczegółowo jego wpływu. Dodano uzupełniające informacje we wnioskach końcowych
404.	Prognoza oddziaływania na środowisko rozdział 6.1. str. 71	<p>Zapis, (...) co oznacza, że inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko wymaga preredagowania, ponieważ przejście „procedury środowiskowej” nie jest tożsame z tym, że przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. W kontekście ochrony przed hałasem, z uwagi na planowany znaczny ruch lotniczy przewiduje się, że zasięg przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu poza terenem, do którego zarządzający lotniskiem posiada tytuł prawny, będzie wysoki.</p> <p>Prognozuje się, że największe zmiany związane ze środowiskiem będą następować w obrębie budowanego CPK i 15 portów lotniczych certyfikowanych, gdzie koncentrują się największe liczby operacji lotniczych i występuje infrastruktura i inne uwarunkowania sprzyjające rozwojowi. CPK przeszedł procedurę środowiskową i wydawane są obecnie dla niego warunki środowiskowe realizacji, co oznacza, że inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.</p>	<p>Ustalenie, czy inwestycja jest zaliczana do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, przeprowadza się w oparciu o Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 30) do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m. Zgodnie z informacjami na stronie internetowej CPK w zakładce „O inwestycji” -&gt; „Port lotniczy” mowa o wybudowaniu dwóch równoległych dróg startowych o wyjściowych parametrach 4000mx60m. Wartość 4000m znacznie przewyższa wartość 2100m podaną w rozporządzeniu, tak, więc CPK będzie inwestycją zawsze znacząco oddziaływującą na środowisko.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Prognoza nie zawiera stwierdzenia, że po procedurze środowiskowej przedsięwzięcie przestało kwalifikować się do mogących znacząco, zgodnie ze wskazanym Rozporządzeniem. Stwierdzenie zawarte w Prognozie oznacza, że wydana decyzja środowiskowa, świadcząca o zidentyfikowaniu oddziaływania pozwalającą na realizację lotniska, i takim sensie nie będzie ono znacząco negatywnie oddziaływać. W przeciwnym wypadku, decyzja środowiskowa nie mogłaby być wydana.
405.	Prognoza oddziaływania na środowisko rozdział 6.1. str. 72	<p>W akapicie 2 należy preredagować poniższe zdania zgodnie ze stanem faktycznym i uzasadnieniem zawartym w uwagach:</p> <p>Na największym krajowym lotnisku, Chopina w Warszawie, przy którym ustanowiono obszar ograniczonego użytkowania zasięg tego obszaru wynosi od ok. 1 km po obu stronach dróg startowych i do 10 km wzdłuż osi tych dróg. Oznacza to, że największe oddziaływanie portów lotniczych w zakresie głównej uciążliwości — hałasu występują na przedłużeniu dróg startowych, gdzie odbywają się operacja startu lub lądowania. W strefie ograniczonego użytkowania przy lotnisku Chopina zasięgi stref ponadnormatywnego oddziaływania hałasowego w porze nocnej Z2 wynoszą do ok. 6 km wzdłuż osi drogi startowej od granic lotniska.</p>	<p>a)Odnosnie wymiarów OOU, w osi drogi startowej, od końca drogi startowej do granic OOU odległość przekracza 10 km, a szerokość po obu stronach od przedłużenia osi dróg startowych w niektórych miejscach jest niższa niż 1 km. Kształt granic OOU Lotniska Chopina jest bardziej nieregularny niż opisano w Prognozie (...).</p> <p>b)W przypadku tras startów, mogą one nie pokrywać się z przedłużeniem osi drogi startowej.</p> <p>c)Na terenie całego obszaru ograniczonego użytkowania może występować ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, nie tylko w strefie Z2. Dane dot. stref w OOU są określone w uchwale nr 76/11 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 20.06.2011 r. ustanawiającej OOU dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie. Dodatkowo strefa Z2 nie ma wymiarów do ok. 6 km na przedłużeniu wszystkich dróg startowych.</p>	Uwaga uwzględniona. Dokonano stosownego preredagowania zapisu w prognozie.
406.	Prognoza oddziaływania na środowisko rozdział 6.1. str. 73	<p>Należy sprecyzować, w jaki sposób brak realizacji PRLC przyczyni się do większego zagrożenia ustanawiania i zwiększania OOU,</p> <p>Należy też wskazać, na jakiej podstawie organy administracyjne odpowiedzialne za sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będą stosowały zapisy PRLC.</p> <p>Realizacja wariantu „0” skutkowałaby potencjalnie większym zagrożeniem ustanawiania lub zwiększania obszarów ograniczonego użytkowania przy lotniskach. Utrzymane byłyby obszary w Katowicach-Pyrzowicach, Krakowie-Balicach, w porcie im. F. Chopina w Warszawie, w Gdańsku i w Poznaniu-Lawicy. Wzrost liczby operacji lotniczych i postępująca w szczególności bliskość miast zabudowa (np. Lotniska we Wrocławiu, Łodzi, Warszawie-Radomiu) mogłyby zwiększać zagrożenie powstania nowych obszarów ograniczonego użytkowania.</p>	<p>w akapicie pierwszym w rozdz. 6.1 stwierdzono, że:</p> <p>niezależnie od realizacji dokumentu (PRLC) w Polsce pod względem organizacji systemu transportu lotniczego funkcjonować będzie CPK, jako główny międzynarodowy port lotniczy Polski.</p> <p>W sytuacji wybudowania CPK, który ma przejąć ruch cywilny z Lotniska Chopina, nie będzie potrzeby zwiększenia OOU.</p> <p>Zapis: (...) postępująca w szczególności blisko centrów miast zabudowa (...) mogłaby</p>	Uwaga nieuwzględniona. W zapisach tej części prognozy wskazuje się, że realizacja CPK może przejąć część ruchu lotniczego z innych lotnisk, a w całej pewnością z Warszawy lotniska Chopina. Mniejsze natężenie operacji lotniczych na innych lotniskach pozytywnie wypłynęłoby na oddziaływanie hałasowe i tym samym ograniczałoby konieczność ustanawiania OOU. Polityka będzie uwzględniana w planach miejscowych na zasadach określonych w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
407.	Prognoza oddziaływania na środowisko rozdział 6.2. str. 75	<p>Należy preredagować treść fragmentu pierwszego akapitu:</p> <p>Prowadzona ocena oddziaływania na środowisko dla CPK w pełnym obciążeniu tego huba nie wykazuje znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, a tym na przedmioty ochrony ostoi Natura 2000.</p>	<p>w Prognozie oddziaływania na środowisko rozpatrując wariant alternatywny (str. 74) zakładający mniejszą rolę CPK i zwiększenie rangi lotnisk regionalnych wskazano, że zmniejszyłoby się obciążenie środowiskowe przez CPK, natomiast silnie zwiększyłoby oddziaływanie przy lotniskach regionalnych. Przy innym wariantcie, gdy rolę wiodącą będzie pełniło CPK, oddziaływanie ma już nie być znaczące. Prośba o uzasadnienie takich stwierdzeń.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona w zakresie wpływu CPK na środowisko. Przejęcie części ruchu przez CPK z obecnych lotnisk zmniejszy ich oddziaływanie, a zwiększy w CPK. I odwrotnie zwiększenie roli innych lotnisk niż CPK zmniejszy oddziaływanie CPK, a zwiększy tych lotnisk.



408.	Proгноza oddziaływania na środowisko rozdział 6.2. Str. 80	Należy poprawić przytoczony dokument źródłowy podany pod tabelą Wartość poziomu zagrożenia w Db Opcja Klasa Ruch kolejowy Ruch drogowy Ruch lotniczy 2 A <50 <50 <45 B 50-75 50-65 45-60 C >75 >65 >60 3 A <60 <55 <50 B 60-80 55-70 50-65 C >80 >70 >65 Źródło: Załącznik 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym Ochrona środowiska Tom I Hałas statków p Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego	Załącznik 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym Ochrona środowiska Tom I Hałas statków powietrznych Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego nie zawiera informacji podanych w tabeli.	Uwaga uwzględniona. Należy wprowadzić zmianę.
409.	Proгноza oddziaływania na środowisko rozdział 6.2. str. 81	Prośba o przededagowanie zapisu: Planując rozwój lotnictwa, zarówno w zakresie infrastruktury, jak i ruchu lotniczego, należy wykorzystać wszystkie możliwe środki techniczne oraz organizacyjne w celu wyeliminowania uciążliwości hałasowej, a w szczególności: wykaz planowanych lotów związanych z prognozowaną działalnością lotniska w okresie najbliższych kilku lat.	wykaz planowanych lotów związanych z prognozowaną działalnością lotniska w okresie najbliższych kilku lat nie wpłynie na wyeliminowanie uciążliwości hałasowej.	Uwaga uwzględniona. Tekst zostanie przededagowany.
410.	Proгноza oddziaływania na środowisko rozdział 6.2. str. 82	Należy przededagować zdanie: W Polsce, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska, oddziaływanie hałasu jest podstawą do wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania, co z jednej strony umożliwiła mieszkańcom uzyskanie odszkodowania lub środki na modernizację budynków (np. zwiększenie wypadkowej izolacji akustycznej ścian zewnętrznych), ale z drugiej ogranicza możliwość budowy domów i obniża wartość nieruchomości.	samo oddziaływanie hałasu nie jest podstawą do wyznaczenia OOU. Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla ..., lotniska ... tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. <u>Włęc nie jest to kwestia samego oddziaływania, a oddziaływania ponadnormatywnego, którego nie da się ograniczyć dostępnymi metodami.</u>	Uwaga uwzględniona. Tekst zostanie przededagowany.
411.	Proгноza oddziaływania na środowisko rozdział 6.2. str. 82	Należy przededagować poniższy fragment: W kontekście subiektywnych odczuć ludności oraz powodowanych operacjami lotniczymi zaburzeń snu obecne przepisy nie pozwalają na faktyczną kontrolę najgłośniejszych operacji, będących najczęściej skutkiem odstępstw od procedur operacyjnych. Powoduje to negatywny odbiór lotniska przez społeczność lokalne tym samym potencjalnie zwiększając ilość ewentualnych pozwów sądowych.	Obecne przepisy nie zabraniają kontroli najgłośniejszych operacji. Dane w postaci ekspozycyjnych poziomów dźwięku są obliczane w ramach prowadzenia pomiarów hałasu lotniczego w środowisku. Najgłośniejsze operacje lotnicze rejestrowane w danym punkcie pomiarowym nie muszą wynikać z odstępstw od procedur operacyjnych. Odbiór lotniska przez społeczność lokalne nie jest spowodowany brakiem kontroli najgłośniejszych operacji i odstępstwami od procedur operacyjnych.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres prognozy. Problem został zasygnalizowany i wymaga rozwiązania w zespole ekspertów.
412.	Proгноza oddziaływania na środowisko rozdział 6.2. str. 82	<del>Należy usunąć propozycję dotyczącą wdrożenia ograniczenia hałasu od pojedynczej operacji lotniczej:</del> Analiza obowiązujących w 26 państwach Europy przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów emisji hałasu lotniczego wskazuje, że dominującym wskaźnikiem oceny są poziomy średnioroczne w postaci poziomu LDWN i LN. <del>Problemem pozostaje jednak ocena pojedynczego zdarzenia. Biorąc pod uwagę sytuację w Polsce, krótkotrwały poziom hałasu lotniczego,</del> Polska jako jedyne państwo w Europie, ogranicza poziom hałasu na podstawie równoważnego poziomu dźwięku dla jednego dnia lub jednej nocy. W przypadku, gdy na lotnisku użytkowanych jest kilkadziesiąt typów samolotów wykonujących operacje, ze względu na zmienne warunki meteo oraz sytuacje na lotnisku, każdego dnia inaczej, ocena musi dotyczyć okresu dłuższego niż pół roku. Oczywiście pozostaje problem możliwości bieżącej kontroli parametrów klimatu akustycznego w pobliżu lotniska. Racjonalną metodą wydaje się ograniczenie hałasu od pojedynczych operacji lotniczych w porze nocy ekspozycyjnego poziomu dźwięku LAE.	Pod tabelą na str. 82. Zgodnie z przedstawionymi informacjami inne państwa europejskie stosują wskaźniki uśrednione w skali całego roku, w Polsce obowiązują bardziej restrykcyjne przepisy bazujące na wskaźnikach dobowych. W związku z tym dalsze zaostrzenie przepisów jest nieuzasadnione w świetle środków stosowanych w wielu krajach europejskich.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres prognozy. Problem został zasygnalizowany i wymaga rozwiązania w zespole ekspertów.
413.	Proгноza oddziaływania na środowisko rozdział 6.2. str. 84	Należy przededagować fragment w pierwszym akapicie: Wszystkie z dużych lotnisk regionalnych portów lotniczych oraz Port Lotniczy Chopina na mocy decyzji Urzędów Marszałkowski (...)	Zgodnie z art. 135 ust. 2 i 3 ustawy Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania tworzy sejmik województwa lub rada powiatu, w drodze uchwały.	Uwaga uwzględniona. Treść zostanie przededagowana.
414.	Proгноza oddziaływania na środowisko rozdział 6.2. str. 84	Należy usunąć fragment — poziom LDWN i LN i ekspozycyjne poziomy dźwięku od pojedynczej operacji LAE W trybie pilnym opracować i wdrożyć nowe przepisy w zakresie ustanowionych dopuszczalnych poziomów hałasu emitowanego podczas startu, lądowania i przelotu statków powietrznych, ponieważ niezbędne jest ujednolicenie metody i prawne usankcjonowanie trzech wskaźników oceny: długotrwałego średnio rocznego poziomu dźwięku dla pory doby LDWN i pory nocy LN oraz chwilowego ekspozycyjnego poziomu dźwięku LAE dla pojedynczego zdarzenia akustycznego związanego ze startem, lądowaniem lub przelotem statku powietrznego.	LDWN i LN to całkowicie inne wskaźniki. Dodatkowo, wyznaczenie chwilowego ekspozycyjnego poziomu dźwięku, jako wartości dopuszczalnej spowodowałoby znaczne ograniczenia w kontekście dużych samolotów pasażerskich i samolotów cargo, które danych poziomów hałasu nie mogłyby dotrzymać. Zgodnie z planami, CPK ma służyć rozwojowi operacji cargo. Port lotniczy użytku publicznego zgodnie z zapisami Prawa lotniczego musi być otwarty dla wszystkich i nie może odmówić przyjęcia statku powietrznego.	Uwaga nieuwzględniona. Ocena hałasu lotniczego dla pojedynczej nocy i pojedynczego dnia to jest podstawowy element ograniczenia możliwości funkcjonowania lotniska (każdego w Polsce w tym i CPK). Ograniczenie od pojedynczej operacji dotyczy pory i jest faktycznym problemem w każdym kraju. Mając na uwadze możliwość rozwoju ruchu lotniczego należy zastosować obowiązujące w UE przepisy (LDWN i LN) oraz zaproponować rozwiązanie problemu pojedynczych zbyt hałaśliwych operacji lotniczych w porze nocy.

415.	Prognoza oddziaływania na środowisko rozdział 7.5 str. 101, rozdział 7.6 str. 104	<p>W podsumowaniu rozdziału 7.5 stwierdzono: Zaproponowane działania w formie zmiany paliw i wykorzystania napędu elektrycznego, innych rozwiązań technologicznych i innowacyjnych, będą łagodziły oddziaływania. Wdrożenie takich rozwiązań na dużą skalę jest bardzo problematyczne w okresie objętym PRLC. Brak danych ilościowych uniemożliwia ocenę czy zaproponowane działania będą wpływały pozytywnie czy negatywnie, na jakość powietrza.</p> <p>W podsumowaniu rozdziału 7.6 bardzo ogólnie stwierdzono:</p> <p>W horyzoncie czasowym objętym PRLC miks energetyczny Polski, zgodnie z planami rządowymi (PEP2040) uwzględni udział OZE na poziomie zaledwie 23%, co stawia pod znakiem zapytania zmniejszenie emisji bilansowej, CO<sub>2</sub> z produkcji i spalania ASF czy też wodoru oraz z zasilania energią elektryczną.</p> <p>Ocenę podsumowano jedynie stwierdzeniem: Tak, więc ocena skutków dążenia do neutralności klimatycznej lotnictwa obarczona jest bardzo dużą niepewnością.</p> <p>Z uwagi na powyższe oraz przewidywany w PRLC wzrost ruchu lotniczego, należy wskazać jednoznacznie negatywny wpływ PRLC na środowisko w obszarach: powietrze i neutralność klimatyczna, zwłaszcza, że brak jest de facto zaplanowanych w PRLC działań, które prowadziłyby do znaczącej redukcji emisji w perspektywie do 2040 roku i pozwoliłyby na osiągnięcie <u>zero emisyjności przez branżę lotniczą do 2050 r</u></p>	W dokumencie brak jest oceny negatywnego wpływu PRLC na środowisko dla obszarów: powietrze i neutralność klimatyczna.	<p>Uwaga nieuwzględniona. Rozwój transportu lotniczego może powodować zwiększoną emisję zanieczyszczeń powietrza, szczególnie tlenków azotu i będzie to miało negatywny wpływ na jakość powietrza w pobliżu lotnisk, w tym tworzenie smogu. Z drugiej strony działania takie jak poprawa procedur i rozwiązania techniczne może zmniejszać emisje zanieczyszczeń do powietrza i skutki hałasu. Rozwiązania oparte o silniki elektryczne i paliwa wodorowe przyniosą niewielkie rezultaty w odniesieniu do neutralności klimatycznej jeśli miks energii elektrycznej wykorzystywanej do produkcji wodoru i ładowania baterii będzie zgodny z Polityką Energetyczną Państwa (PEP2040) z 23% udziałem OZE. Należy pamiętać, że rozwiązania oparte zarówno o ogniwa wodorowe jak też silniki elektryczne charakteryzują się dużymi stratami w porównaniu do energii pierwotnej włożonej w produkcję energii elektrycznej, co przy małym udziale OZE może skutkować nikłym efektem w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych, w porównaniu ze spalaniem paliw kopalnych bezpośrednio w silnikach lotniczych.</p>
416.	LISTA SKRÓTÓW	Rozwinąć i wyjaśnić skróty: SESAR, CPL, CDA, CCO, ITEC, etc.	Rozwinięcie i opisanie skrótów wykorzystywanych w dokumencie przyczyni się do zwiększenia jego czytelności.	uwaga uwzględniona
417.	Strona 13	<p>Zdanie: „Jako bazowe prognozy rozwoju rynku lotniczego przyjęto prognozy IATA dla Polski i CPK, zaktualizowane w 2021 r. na zlecenie PPL.”</p> <p>Uzupełnić: Jako bazowe prognozy rozwoju rynku lotniczego przyjęto prognozy IATA dla Polski i CPK, zaktualizowane w 2021 r. na zlecenie PPL <u>na wniosek Ministra Infrastruktury.</u></p>	Dodany fragment odzwierciedla stan faktyczny.	Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowany zapis nie stanowi wartości dodanej dla dokumentu.
418.	Strona 30	<p>Zadanie: „Mimo niskiego udziału procentowego (około 1%) transport lotniczy odpowiada za 35% wartości transportowanych dóbr w skali świata”.</p> <p>Doprecyzować: „Mimo niskiego udziału procentowego (około 1% <u>globalnego transportu towarów</u>) transport lotniczy odpowiada za 35% wartości transportowanych dóbr w skali świata”.</p>	Doprecyzowanie w celu jasnego wskazanie, że udział procentowy odnosi się do globalnego transportu towarów.	uwaga uwzględniona
419.	Strona 33	Proponujemy uzupełnić o podsumowanie ruchu pasażerskiego z roku 2021 oraz 2022.	Dane są już dostępne i będą wartościowym uzupełnieniem dla kierunków rozwoju zdefiniowanych w Polityce.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględnić najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
420.	Strona 35	Zdanie: „Z kolei w 2021 r. dynamika wzrostu ilości obsługanego cargo on board (w kg) w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w porównaniu do 2020 r. wyniosła 31,9%.” Proponujemy uzupełnić o statystyki z 2022 roku.	Dane są już dostępne i będą wartościowym uzupełnieniem dla kierunków rozwoju zdefiniowanych w Polityce.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględnić najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
421.	Strona 37	Proponujemy , aby podać dane dla 2021 i 2022 roku na poziomie Europy i Polski, aby pokazać dynamikę powrotu ruchu lotniczego do poziomów zbliżonych do 2019.	Pokazanie dynamiki odbudowy ruchu lotniczego po dotkliwych dla branży skutkach pandemii COVID-19 obrazuje efektywność i skuteczność sektora lotniczego w odpowiedzi na wyzwania rynkowe.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględnić najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
422.	Strona 37	Zdanie: „Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego największy udział w 2021 r. w liczbie obsługanych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym regularnym mieli następujący przewoźnicy: Ryanair (34,07% udziału w rynku), PLL LOT (26,32%), Wizz Air (19,82%) i Enter Air (4,79%).” Proponujemy uzupełnić o statystyki z 2022 roku.	Dane są już dostępne i będą wartościowym uzupełnieniem dla kierunków rozwoju zdefiniowanych w Polityce.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględnić najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.

423.	Strona 41	Proponujemy podanie danych statystycznych dla portów lotniczych z 2022 roku <a href="https://www.aci-europe.org/media-room/430-airports-turning-the-corner-98-jump-in-passenger-traffic-in-2022.html">https://www.aci-europe.org/media-room/430-airports-turning-the-corner-98-jump-in-passenger-traffic-in-2022.html</a>	Dane są już dostępne i będą wartościowym uzupełnieniem dla kierunków rozwoju zdefiniowanych w Polityce.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
424.	Strona 55	Zdanie: „ULC przedstawił zestawienie liczby obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji na lotniskach regionalnych w latach 2019- 2021, na podstawie którego określono procentowe spadki ruchu lotniczego w badanym okresie” Proponujemy uzupełnić o statystyki z 2022 roku.	Dane są już dostępne i będą wartościowym uzupełnieniem dla kierunków rozwoju zdefiniowanych w Polityce.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
425.	Strona 57	Podawanie danych dotyczących operacji lotniczych jest niemiarodajne i nie wnosi większej wartości bez uwzględnienia liczby pasażerów. Proponujemy pozostać przy danych dotyczących liczby obsłużonych pasażerów.	Podawanie danych dotyczących liczby wykonywanych operacji lotniczych bez odniesienia jej do średniej liczby obsłużonych pasażerów oraz ładunków cargo może kreować nieprawdziwy obraz stanu branży lotniczej.	Uwaga uwzględniona. Tabela została usunięta
426.	Strona 58	Proponujemy rewizję zapisów. „W dalszym ciągu dużym wyzwaniem jest racjonalne zaplanowanie sytuacji ekonomiczno-finansowej portów regionalnych, głównie dlatego, że nadal nie wiadomo jak długo trwać będzie pandemia i związane z nią obostrzenia w transporcie. Można pokusić się o stwierdzenie, że dla większości portów regionalnych szczególnie w krótkim horyzoncie czasowym wyniki ekonomiczno-finansowe będą kształtowały się na poziomach negatywnych, zwłaszcza w przypadku portów, które i w normalnych warunkach działały ze stratą.”	Przedstawiony opis nie odzwierciedla aktualnej sytuacji portów regionalnych, w których po zakończeniu pandemii COVID-19 dynamicznie odbudowuje się ruch lotniczy zgodnie z danymi prezentowanymi przez ULC: <a href="https://www.ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/6185-podsumowanie-przewozow-pasazerskich-na-polskich-lotniskach-w-2022-roku">https://www.ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/6185-podsumowanie-przewozow-pasazerskich-na-polskich-lotniskach-w-2022-roku</a>	Uwaga uwzględniona.
427.	Strona 71	Zdanie: „W Porcie Lotniczym Chopina obsłużono ponad 7,4 mln pasażerów co stanowiło wzrost o 36% w stosunku do roku 2020” Proponujemy uzupełnić o statystyki z 2022 roku.	Dane są już dostępne i będą wartościowym uzupełnieniem dla kierunków rozwoju zdefiniowanych w Polityce.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
428.	Strona 74	Zdanie: „W 2020 r. podium w ilości obsłużonego cargo on board w ruchu krajowym i międzynarodowym zajmowały następujące lotniska: Lotnisko Chopina (-23,3% w porównaniu do 2019 r.) Port lotniczy Katowice-Pyrzowice (5,4% vs. 2019) oraz Port Lotniczy Gdańsk (2,3% vs. 2019).” Proponujemy uzupełnić o statystyki z 2022 roku. Zdanie: „Na podstawie danych ULC w 2021 r., podium w ilości obsłużonego cargo on board zajmują te same lotniska tj. Lotnisko Chopina (30% vs. 2020r.), Port lotniczy Katowice (30,6% vs. 2020 r.) oraz Port Lotniczy Gdańsk (33,3% vs. 2020 r.).” Proponujemy uzupełnić o statystyki z 2022 roku.	Dane są już dostępne i będą wartościowym uzupełnieniem dla kierunków rozwoju zdefiniowanych w Polityce.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się aktualizacji danych przed publikacją dokumentu. Biorąc pod uwagę czasochłonność procedur przyjęcia dokumentu jakim są polityki publiczne nie sposób jest na bieżąco uwzględniać najnowsze dane. Z uwagi na powyższe w PRLC wskazano rok bazowy na którym opierają się zapisy dokumentu. Jak wskazano w PRLC dopuszcza się możliwość późniejszej aktualizacji dokumentu. Zmiana zakwestionowanej aktualności danych nie wpływa na wnioski i diagnozę zawartą w PRLC. Jednocześnie informujemy, że projekt dokumentu został uzupełniony o najnowsze prognozy ULC.
429.	Strona 83	Zdanie: „braki w przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie oraz w części największych regionalnych portów lotniczych (przed pandemią COVID-19)”. Proponujemy weryfikację zapisu w zakresie COVID-19	Dynamiczny wzrost ruchu lotniczego będzie w najbliższym czasie generował podobne braki w przepustowości jak przed pandemią COVID-19.	Uwaga uwzględniona
430.	Strona 86	Proponujemy rozważenie usunięcia następującego zagrożenia „inicjatywy regulacyjne na szczeblu UE zmierzające do centralizacji określonych funkcji operacyjnych oraz regulacyjnych w zakresie służb żeglugi powietrznej”	Ponieważ PAŻP uczestniczy w inicjatywie SES oraz jej założenia zakładają zwiększenie efektywności zarządzania przestrzenią powietrzną poprzez zmniejszenie jej fragmentyzacji, to z perspektywy rozwoju ruchu lotniczego może to prowadzić do zwiększenia bezpieczeństwa poprzez uproszczenie procedur oraz przepustowości poprzez uwolnienie dodatkowych zasobów.	Uwaga uwzględniona. Zapis został usunięty.
431.	Strona 86	Weryfikacja zapisów dotyczących szans i zagrożeń wynikających z pandemii COVID-19.	Zastosowanie środków zaradczych na skalę globalną doprowadziło do minimalizacji zagrożenia związanego z ograniczeniami w transporcie wynikającymi z pandemii COVID-19.	Uwaga uwzględniona
432.	Strona 88-89	Zdanie: „Rynek lotniczy stanął przed największym od 75 lat wyzwaniem, jakim była odbudowa zaufania do podróżowania i przywrócenie ruchu lotniczego do poziomu sprzed COVID-19. Jak wskazują prognozy analityków ekonomicznych osiągnięcie wskaźników ruchu lotniczego z 2019 r., będzie możliwe najwcześniej w 2024 r. pod warunkiem, że nie nastąpi powrót do stanu pandemicznego”. Proponujemy uzupełnienie powyższego stwierdzenia o czynniki związane z konfliktem zbrojnym.	Poza odbudową ruchu po zniesieniu ograniczeń związanych z pandemią COVID-19 także inne czynniki wpływają na dynamikę wzrostu ruchu lotniczego, jak choćby zamknięcie przestrzeni powietrznej nad Ukrainą czy ograniczenia w lotach nad Rosją i Białorusią, wynikające z konfliktu zbrojnego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapis został przededagowany.
433.	Strona 94	Zdanie: „CPK przejmie ruch dotychczas obsługiwany przez Lotnisko Chopina.” Proponujemy uzupełnić w następujący sposób: „CPK przejmie ruch <b>cywilny</b> dotychczas obsługiwany przez Lotnisko Chopina.”	Uzupełnienie jest zgodne z zatwierdzonym kierunkiem przez Stały Komitet Rady Ministrów.	Uwaga uwzględniona.

434.	Strona 98	Zdanie: „Prognozy dla omawianego okresu zakładają, że została podjęta decyzja o zastąpieniu Lotniska Chopina przez CPK, który stanowił będzie główny hub lotniczy kraju.” Proponujemy zastąpić: „Prognozy dla omawianego okresu <b>opierają się na założeniu</b> , że została podjęta decyzja o zastąpieniu Lotniska Chopina przez CPK, który stanowił będzie główny hub lotniczy kraju.”	Zaproponowana zmiana odzwierciedla aktualny status związany z decyzją o przeniesieniu ruchu cywilnego z Lotniska Chopina w Warszawie.	Uwaga uwzględniona.
435.	Strona 109	Proponujemy dodanie akapitu: „Potwierdzeniem powyższej decyzji jest oparcie niniejszej Polityki na prognozach IATA, które opracowano na bazie założenia o przeniesieniu całego ruchu cywilnego z Lotniska Chopina na CPK.” po akapicie „W dniu 25 maja 2023 r. została podjęta(...)”.	Dodanie informacji o uwzględnieniu decyzji o przeniesieniu ruchu cywilnego z Lotniska Chopina na CPK w prognozach IATA rozwiewa ewentualne wątpliwości odbiorców Polityki w tym zakresie.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na to, że w dokumencie uwzględniono nowszą prognozę rozwoju rynku lotniczego niż prognozę IATA, twierdzenie, iż dokument opiera się na prognozach IATA jest niewłaściwe.
436.	Strona 109	Proponujemy usunięcie akapitu: „Przeprowadzone opracowania eksperckie, sporządzone na zlecenie CPK, potwierdziły zasadność jednego z głównych założeń Koncepcji CPK, jaką jest przeniesienie ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina na CPK dla zapewnienia realizacji projektu jak i głównych celów Polityki Lotniczej.”	Wobec decyzji przesądzającej SKRM nie ma potrzeby podawania dodatkowych informacji w tym zakresie.	Uwaga uwzględniona. Akapit został usunięty.
437.	Strona 111	Proponujemy usunięcie zadania: „Opracowanie Planu Generalnego dla lotniska CPK zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze”	Plan Generalny dla lotniska CPK został już opracowany i zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury.	Uwaga uwzględniona.
438.	Strona 152	Zdanie: „W realizacji inwestycji CPK należy upatrywać istotnej szansy dla rozwoju PAŻP, która w związku z otwarciem portu lotniczego będzie podmiotem obsługującym znacznie większy ruch lotniczy, o wyższym poziomie skomplikowania i natężenia niż dotychczas.” Skorygować: „W realizacji inwestycji CPK należy upatrywać istotnej szansy dla rozwoju PAŻP, która w związku z otwarciem <b>nowego</b> portu lotniczego będzie podmiotem obsługującym znacznie większy ruch lotniczy <b>w sposób efektywniejszy z wykorzystaniem najnowszych narzędzi</b> (ITWP, A-SMGCS, AXMAN, DMAN, FTG) i standardów (Merge-Point) funkcjonujących na wiodących <b>światowych lotniskach</b> .”	Skorygowana treść zdania w bardziej precyzyjny sposób opisuje realizację zadania związanego z rozwojem PAŻP w oparciu o rozwiązania stosowane na lotniskach o dużym natężeniu ruchu lotniczego.	Uwaga uwzględniona.
439.	Strona 178	Dodanie akapitu: Wraz z powstaniem CPK planowane jest wprowadzenie na nowym lotnisku służby zarządzania płytą postojową AMS (Apron Management Service) zapewnianą przez zarządzającego lotniskiem we współpracy z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego ATC (Air Traffic Control), podobnie jak ma to miejsce na lotniskach o podobnej wielkości oraz realizowanej skali operacji lotniczych. Wdrożenie służby zarządzania płytą na CPK ma również związek z wypełnieniem wymagań rozporządzenia UE 139/2014.	Jest to związane z Listem Intencyjnym zawartym pomiędzy CPK oraz PAŻP w zakresie uzgodnienia podziału odpowiedzialności za zarządzanie ruchem w polu naziemnego ruchu lotniczego lotniska Port Solidarność pomiędzy służbami ATC (Air Traffic Control), a AMS (Apron Management Service) oraz wymaganiami rozporządzenia UE 139/2014.	Uwaga uwzględniona.
440.	Strona 178	W obszarze działań do realizacji postulujemy dodanie zadania w zakresie przygotowania założeń służby AMS odpowiedzialnej za zarządzanie ruchem na płytach postojowych w porcie lotniczym oraz szkoleniu personelu realizującego zadania AMS we współpracy ze służbą ATC. Zadanie do realizacji przez Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o	Zadanie jest związane z Listem Intencyjnym zawartym pomiędzy CPK oraz PAŻP w zakresie uzgodnienia podziału odpowiedzialności za zarządzanie ruchem w polu naziemnego ruchu lotniczego lotniska Port Solidarność pomiędzy służbami ATC (Air Traffic Control), a AMS (Apron Management Service).	Uwaga uwzględniona.
441.		pismo przewodnie		Pismo przyjęte do wiadomości.
442.	dokument PRLC	uwagi i spostrzeżenia dot. polityki		Uwagi przyjęte do wiadomości. PRLC uwzględni swoim zakresem rozwój rynku cargo lotniczego jednak na odpowiednim do swojego charakteru stopniu ogólności. Jak wskazano w treści dokumentu, nie stanowi podstawy do budowy CPK oraz uzasadnienia realizacji tej inwestycji. Decyzja o budowie CPK została podjęta przez Rząd RP zarówno w "Koncepcji CPK" jak dokumencie strategicznym wyższego rzędu, tj. Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. PRLC ma za zadanie odpowiednie wpisanie CPK w system transportowy kraju.