



Ministerstwo
Infrastruktury

*Sprawozdanie z realizacji Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce
do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) w latach 2023 – 2024*

MARZEC 2025 R.

Spis treści

Wstęp	3
Realizacja działań przypisanych do kierunków interwencji.....	5
Kierunek interwencji I – Rozwój sieci lotnisk w Polsce.....	5
Kierunek interwencji II – Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych.....	14
Kierunek interwencji III – Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej	26
Kierunek interwencji IV – Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rozwoju rynku lotniczego.....	30
Kierunek interwencji V – Wsparcie badań, edukacji i rozwoju.....	38
Kierunek interwencji VI – Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym.....	48
Kierunek interwencji VII – Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	55
Kierunek interwencji VIII – Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów na arenie międzynarodowej	65
Dodatkowe działania - Finansowanie transportu lotniczego.....	69
Podsumowanie	72

Wstęp

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

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

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

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

Celem głównym Polityki lotniczej jest wskazanie kierunków, w których powinien rozwijać się rynek lotniczy w Polsce, jako element wspólnego europejskiego rynku lotniczego, a co za tym idzie przyczyniać się do długoterminowego wzrostu gospodarczego Polski.

Jednocześnie w Polityce lotniczej wyznaczono dwa dodatkowe cele strategiczne dokumentu:

1. Wytworzenie dojrzałego, konkurencyjnego rynku usług lotniczych w Polsce, przyczyniającego się do stałego zrównoważonego wzrostu gospodarczego naszego kraju, realizowanego z poszanowaniem jakości życia obywateli i wymogów ochrony środowiska.
2. Osiągnięcie pozycji regionalnego (europejskiego) lidera, a przez to integratora w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego.

Realizacja określonych powyżej celów Polityki Lotniczej wiąże się z wdrażaniem 8 kierunków interwencji właściwych dla każdego z obszarów funkcjonowania rynku transportu lotniczego w Polsce.

Tabela 1. Kierunki interwencji określone w Polityce lotniczej

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

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

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

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

Minister właściwy ds. transportu wykonuje funkcje związane ze zwierzchnictwem w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa. Z tego względu, we współpracy z podmiotami rynku lotniczego w Polsce, prowadzi monitoring realizacji działań uwzględnionych w Polityce lotniczej. Przedmiotowe sprawozdanie z realizacji działań zawartych w Polityce lotniczej za okres od 21 listopada 2023 r. do końca 2024 r. (okres sprawozdawczy) bazuje na informacjach pozyskanych przez ministra właściwego ds. transportu od jednostek przypisanych do konkretnych działań w Polityce lotniczej. Należy podkreślić, że działania wskazane w dokumencie mają charakter rekomendacji dla właściwych podmiotów i ich monitoring odbywa się na zasadach dobrowolnej współpracy. Z tego względu nie wszystkie podmioty wymienione w dokumencie przekazały swój wkład do opracowania niniejszego sprawozdania.

Realizacja działań przypisanych do kierunków interwencji

Kierunek interwencji I – Rozwój sieci lotnisk w Polsce

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

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

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

Podmioty:

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

W ramach działania w 2023 r. **Minister Infrastruktury** zatwierdził Plan Generalny Lotniska Centralny Port Komunikacyjny (dalej: CPK) na lata 2022-2060. Aktualizacja planu generalnego lotniska CPK będzie realizowana zgodnie z przyjętym harmonogramem realizacji CPK inwestycji zakładającym uruchomienie operacyjne lotniska w 2032 r. oraz zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze.

Działanie: Podjęcie działań w zakresie efektywnego i terminowego przeniesienia ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina w Warszawie oraz włączenie Centralnego Portu Komunikacyjnego do sieci portów lotniczych w Polsce do 2030 r.

Podmioty:

Pełnomocnik Rządu ds. CPK

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

Polskie Porty Lotnicze S.A.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Z informacji przekazanych przez: Pełnomocnika Rządu ds. CPK, Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., Polskie Porty Lotnicze S.A. oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej wynika, że zaangażowane podmioty podjęły następujące działania:

W 2024 r. została dokonana zmiana harmonogramu realizacji inwestycji CPK, zakładająca uruchomienie operacyjne lotniska w 2032 r. Z uwagi na zmieniony harmonogram inwestycyjny CPK, wpływający na opóźnienie realizacji części zadań wymienionych w Polityce lotniczej, wymuszona została zmiana terminu realizacji przedmiotowego działania w przyszłej aktualizacji Polityki lotniczej. w 2024 r. **Polskie Porty Lotnicze S.A.** (dalej: PPL) przeprowadził y Kompleksową analizę przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie, a w grudniu 2024 r. została podjęta decyzja o rozbudowie Lotniska Chopina w Warszawie. Planowana rozbudowa Lotniska Chopina, która ma zakończyć się w 2029 r., ma na celu zwiększenie przepustowości adekwatnie do prognozowanego rozwoju ruchu lotniczego, a jednocześnie zagospodarowanie rosnącego wolumenu ruchu komercyjnego do przeniesienia do Centralnego Portu Komunikacyjnego. **Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.** planuje realizację zadania zgodnie ze zmienionym w 2024 r. harmonogramem realizacji inwestycji CPK i na bieżąco współpracuje z **Polską Agencją Żeglugi Powietrznej** (dalej: PAŻP) w tym zakresie.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

Zarządzający portami lotniczymi

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

Z informacji przekazanych przez: Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., Polskie Porty Lotnicze S.A., Polską Grupę Lotniczą / PLL LOT oraz Zarządzających Portami Lotniczymi: Olsztyn-Mazury, Katowice-Pyrzowice, Lublin, Rzeszów-Jasionka, Poznań-Ławica, Kraków-Balice, Gdańsk oraz Bydgoszcz, wynika, że zaangażowane podmioty podjęły następujące działania:

W 2024 r. **Minister Infrastruktury** zatwierdził Plan Generalny **Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice** na okres do 2043 r. który uwzględnia planowany wzrost ruchu lotniczego

W związku z ogłoszeniem nowego terminu operacyjnego uruchomienia CPK w 2032 r. **PPL** podjęły działania przygotowujące Lotnisko Chopina w Warszawie do obsłużenia rosnącego zapotrzebowania na usługi transportu lotniczego.

W okresie sprawozdawczym w **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów** prowadzono prace planistyczne w zakresie rozbudowy terminala pasażerskiego, modernizacji i adaptacji istniejących obiektów oraz zakupu urządzeń potrzebnych do zwiększenia przepustowości. W zakresie zwiększenia intermodalności doprowadzono do lotniska kolej aglomeracyjną oraz drogę krajową i ekspresową.

Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn-Mazury** poinformował, że port lotniczy jest odpowiednio dostosowany do obsługi potencjału regionu, a jego dalszy rozwój, w połączeniu z integracją w ramach systemu intermodalnego CPK, może dodatkowo zwiększyć jego znaczenie dla mieszkańców Warmii i Mazur.

W okresie sprawozdawczym **Marszałek Województwa Lubelskiego** wraz z Zarządzającym **Portem Lotniczym Lublin** stale pracowali nad rozbudową siatki połączeń lotniczych międzynarodowych i krajowych co ma przyczynić się do wzmocnienia roli lotniska w Lublinie w ramach siatki lotnisk w Polsce.

Przedstawiciele **Portu Lotniczego Poznań-Ławica im. Henryka Wieniawskiego** uczestniczyli w warsztatach konsultacyjnych w ramach Wstępnego Studium Wykonalności Poznańskiego Węzła Kolejowego w celu doprowadzenia do Portu Ławica / przy Porcie Lotniczym Ławica trasy kolejowej oraz rozważano potencjalne połączenie portu lotniczego z Koleją Dużych Prędkości.

W **Porcie Lotniczym Kraków-Balice im. Jana Pawła II** trwała realizacja zadań z zakresu rozwoju infrastruktury lotniskowej, celem zwiększenia przepustowości, w odpowiedzi na prognozy ruchu lotniczego dla lotniska. W III i IV kw. 2024 r. podjęto działania związane z weryfikacją posiadanego przez port lotniczy projektu terminalu pasażerskiego. Przygotowano i opracowano dwa warianty alternatywnej rozbudowy. Dodatkowo, port lotniczy był w trakcie procedowania aktualizacji Planu generalnego lotniska. Z uwagi na obserwowany dynamiczny rozwój ruchu wykraczający poza dotychczasowe prognozy, Zarząd Portu planuje opracowanie nowego Planu generalnego, którego celem będzie wskazanie adekwatnych działań w zakresie rozwoju infrastruktury lotniska w odniesieniu do prognozy ruchu lotniczego. Równolegle Zarządzający portem lotniczym podejmował działania na istniejącej infrastrukturze lotniska, zarówno organizacyjne jak i inwestycyjne (rearanżacje powierzchni), celem dostosowania do bieżących potrzeb.

W okresie sprawozdawczym w **Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy** wybudowano pirs odlotowy terminala pasażerskiego T2 wraz z powiększeniem strefy przylotów.

Zarządzający Portem Lotniczym Bydgoszcz poinformował, że w celu wypełnienia zapotrzebowania na usługi lotnicze, zgodnie ze swoją strategią udostępniał lotnisko dla podmiotów szkolących pilotów.

Zarządzający **Portem Lotniczym Wrocław** planuje przebudowę oraz rozbudowę terminalu pasażerskiego, a także budowę parkingu wielopoziomowego, budynku do ładowania pojazdów obsługi naziemnej, zagospodarowania terenu, przebudowy obiektu bramy wjazdowej na lotnisko oraz ujęcia w wymaganych do wykonania koncepcjach budowy pirsu odlotowego.

W **Porcie Lotniczym w Łodzi** w okresie sprawozdawczym, ze względu na duże zainteresowanie otwarto dwa nowe parkingi, które poprawią podróżnym komfort korzystania z lotniska. Ponadto Zarządzający portem lotniczym oraz firma ALL4JETS podjęli współpracę na rzecz rozwoju infrastruktury technicznej lotniska. Wspólne działania mają na celu zakończenie budowy i uruchomienie hangaru w III kwartale 2026 r.

Z informacji przekazanych przez **Polską Grupę Lotniczą** (dalej: PGL) w okresie sprawozdawczym wynika, że trwały prace nad wyborem modelu funkcjonowania Grupy PGL w CPK. Zakontraktowanie usług doradczych dla Projektu CPK i decyzje w zakresie modelu funkcjonowania Spółek Grupy w CPK zaplanowane są na 2025 r. Realizowane są działania w celu skorelowania planów inwestycyjnych Spółek Grupy PGL z planami dot. CPK.

PGL współpracuje z podmiotami zewnętrznymi w zakresie zagadnień kluczowych dla sektora lotniczego, w tym z Lotniskiem Chopina w Warszawie. Rozbudowa Lotniska Chopina w Warszawie zaplanowana na lata 2026-2029 mająca zakończyć się osiągnięciem zdolności do przyjęcia ponad 30 milionów pasażerów, stanowi rozwiązanie pomostowe w stosunku do CPK, które ma stać się docelową bazą dla floty **Polskich Linii Lotniczych LOT S.A.** (dalej: PLL LOT). W okresie oczekiwania na oddanie lotniska CPK, PLL LOT będzie rozwijał siatkę połączeń w oparciu o infrastrukturę rozbudowywanego Lotniska Chopina w Warszawie, a także dzięki przepustowości oferowanej w portach regionalnych.

Spółki z Grupy PGL realizowały inwestycje w obszarze portów lotniczych m.in.: budowa bazy obsługi technicznej samolotów na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka (**LOT Aircraft Maintenance Services sp. z o.o. – dalej: LOTAMS**), budowa hangaru powłokowego na lotnisku w Gdańsku (**LST**) oraz modernizacji i rozbudowy Terminala Cargo w Warszawie – zaplanowanego do uruchomienia w 2025 r. (**LS Airport Services – dalej: LSAS**).

PLL LOT pracuje nad wdrożeniem rozwiązań dotyczących połączeń intermodalnych, łączących podróż lotniczą z kolejową, obecnie w scenariuszach międzynarodowych (rozważana pilotażowa współpraca z operatorami transportu kolejowego w Szwecji, Szwajcarii i Niemczech w 2025 r.). Zdobycie doświadczenia w połączenia intermodalnych ma na celu przygotowanie pod wdrożenie podróży intermodalnych po otwarciu CPK wykorzystując planowe połączenia kolei wysokich szybkości do i z CPK.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Jednostki samorządu terytorialnego

Aerokluby i inne stowarzyszenia

Pośrednią formą wsparcia tego działania jest zwolnienie z obowiązku uiszczania opłat nawigacyjnych m.in. za loty wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR - Visual Flight Rules) czy wykonywane przez statki powietrzne o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 2 ton. Na sfinansowanie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej kosztów związanych z zapewnieniem służb w przypadku tych lotów **Minister Infrastruktury** udziela tym instytucjom dotacji celowej.

Jak wynika z informacji przekazanych przez **Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego** województwo zachodniopomorskie od lat zabiega o zwiększenie dostępności transportowej regionu. W związku z tym w województwie zachodniopomorskim opracowano dokument, w którym odniesiono się do kierunków rozwoju infrastruktury lotniskowej w tym województwie, pt. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, w ramach którego wyodrębniono m.in. kierunek działania dotyczący rozwoju i zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania transportu lotniczego. Zalecono w nim m.in. uwzględnienie w polityce przestrzennej gmin województwa zachodniopomorskiego niezakłóconego funkcjonowania lotniczych urządzeń naziemnych, rozbudowę infrastruktury **Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów**, rozwój funkcji **lotniska miejskiego Szczecin Dąbie** na bazie istniejącego lotniska sportowego oraz optymalizację połączeń kolejowych z Portem Lotniczym Szczecin-Goleniów, w ramach budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Ponadto zalecono opracowanie koncepcji wykorzystania nieczynnych, bądź niewykorzystywanych na inne cele, lotnisk i lądowisk oraz wytypowanie lotnisk i obiektów lotniskowych do wykorzystania przez lotnictwo cywilne (komunikacyjne, sportowe, specjalistyczne).

Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego poinformował, że **Port Lotniczy Olsztyn-Mazury** jako element infrastruktury regionu posiada rozwinięte możliwości obsługi niekomercyjnego ruchu General Aviation (dalej: GA) oraz biznesowego z uwagi na możliwość hangarowania statków powietrznych, strefę wydzieloną GA Premium w ramach której pasażerowie z bagażem podręcznym mogą wjechać prywatnym samochodem pod samolot bez kontroli bezpieczeństwa co daje możliwość sprawnej i bezproblemowej obsługi.

Według **Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego** niekomercyjny ruch GA notuje stały wzrost na **lotnisku w Lublinie**.

Zgodnie z informacjami **Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego** w województwie lubuskim nie planuje się dalszego rozwoju lokalnych lotnisk. Za obsługę ruchu GA w województwie lubuskim odpowiadają dwa lotniska użytku publicznego – **Zielona Góra-Babimost** oraz lotnisko **Przylep-Zielona Góra**, położone w obrębie miasta Zielona Góra i użytkowane przez **Aeroklub Ziemi Lubuskiej**. Lotnisko Aeroklubu Ziemi Lubuskiej pełni rolę lotniska sportowego pod potrzeby uprawiania sportów lotniczych członków Aeroklubu. Pełni również rolę lotniska z bazą PPOŻ oraz HEMS. Stanowi dobrą lokalizację dla rozwoju lotnictwa GA w ruchu lokalnym jak i międzynarodowym. W okresie sprawozdawczym podejmowane były przez Aeroklub Ziemi Lubuskiej działania celem poprawy bezpieczeństwa wykonywania lotów w postaci poprawy drogi startowej, kołowania i oświetlenia nawigacyjnego.

Z informacji **Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego** wynika, że w zapisach Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (dalej: PSRT WP) pełniącego rolę Regionalnego Planu Transportowego. W ramach Celu podstawowego 2. PSRT WP Transportowa spójność wewnętrzna zakłada się zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, niskim poziomem zatrudnienia i obszarami górzystymi, oraz działania wspierające wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki: modernizacji i rozbudowie

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

Politechnika Poznańska aktywnie uczestniczy w rozwoju **lotniska w Kąkolewie**, koncentrując się na modernizacji infrastruktury oświetleniowej oraz podnoszeniu standardów bezpieczeństwa. W ramach projektu „AEROSFERA”, realizowanego we współpracy z **Poznańskim Centrum Superkomputerowo-Sieciowym**, **Aeroklubem Poznańskim im. Wandy Modlibowskiej** oraz firmą **Aeroport**, uczelnia angażuje się w wyposażenie lotniska w nowoczesną infrastrukturę naukowo-badawczą. Celem projektu jest realizacja prac badawczo-rozwojowych w obszarze transportu lotniczego, eksploatacji użytkowej, logistyki, monitorowania, nadzoru oraz neutralizacji zdarzeń.

Politechnika Warszawska kupiła **lotnisko w Przasnyszu**, które ma być wykorzystywane głównie do celów badawczych. Ruch lotniczy GA odbywa się na lotnisku zgodnie z ogólnymi zasadami.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego

Jednostki samorządu terytorialnego

W okresie sprawozdawczym w **Ministerstwie Infrastruktury** trwały prace nad uzgadnianiem treści Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, którego jednym z priorytetów jest usprawnienie połączeń kolejowych do portów lotniczych, m.in. w celu zwiększenia ich zasięgu oddziaływania co przyczyni się do likwidacji tzw. białych plan na mapie transportu lotniczego.

Poza inwestycjami w zakresie małych lotnisk oraz inwestycji zapewniających odpowiednie skomunikowanie lotnisk z transportem drogowym i kolejowym, wskazanymi w opisie realizacji działań zawartymi powyżej, w okresie sprawozdawczym trwała budowa **lądowiska dla SOR Szpitala specjalistycznego w Jaśle** (ukończenie inwestycji planowane jest na czerwiec 2025 r.). Ponadto **Szpital Wojewódzki nr 2 w Rzeszowie** rozpoczął przygotowania do budowy lądowiska dla śmigłowców HEMS wraz z parkingiem wielopoziomowym (loty HEMS wykonywane będą przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe).

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego nie podejmował, w okresie sprawozdawczym, działań w przedmiotowym zakresie.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. zagranicznych

Urząd Lotnictwa Cywilnego

W okresie sprawozdawczym **ULC (dalej: ULC)** prowadził negocjacje z władzami lotniczymi wielu państw na podstawie wydanego we wcześniejszych latach na wniosek **Ministra Infrastruktury** upoważnienia Prezesa Rady Ministrów w celu poszerzenia bazy formalno-prawnej do wykonywania połączeń lotniczych.

W celu dalszego rozwoju lotnictwa w Polsce zarówno Lotniska Chopina w Warszawie jako centralnego lotniska dla kraju, ale i lotnisk regionalnych dokonano przeglądu w **ULC** zawartych przez RP umów bilateralnych oraz przystąpiono do procesu negocjacji kilkunastu z nich, czego efektem jest podpisanie lub też oczekiwanie na uzyskanie stosownych zgód od Rady Ministrów na podpisanie umowy. Obecnie ULC prowadzi dalsze prace mając na celu jeszcze silniejsze położenie nacisku na renegocjację lub też wynegocjowanie nowych umów z państwami, które wpisują się głównie w strategię rozwoju przewoźników posiadających polskie AOC.

W okresie sprawozdawczym **Prezes ULC** zakończył negocjacje następujących umów i wystąpił do Rady Ministrów z wnioskiem o zgodę na podpisanie następujących umów:

- Umowa między Rządem RP a Rządem Republiki Rwandy o komunikacji lotniczej (w związku z przyjęciem Uchwały Nr 50/2024 Rady Ministrów z dnia 5 czerwca 2024 r. w sprawie udzielenia zgody na podpisanie Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Rwandy o komunikacji lotniczej, Umowa została podpisana w dniu 13 listopada 2024 r.),
- Umowa między Rządem RP a Rządem Republiki Kenii o komunikacji lotniczej,
- Umowa między Rządem RP a Rządem Republiki Zielonego Przylądka o komunikacji lotniczej (Umowa została podpisana w dniu 13 listopada 2024 r.).

Ponadto w okresie sprawozdawczym prowadzone przez **Ministra Infrastruktury** prace nad ratyfikacją:

- Umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony, podpisanej w Brukseli 15 listopada 2021 r. Procedura ratyfikacji umowy o wspólnym obszarze lotniczym z Armenią została zakończona. Uchwała Rady Ministrów w sprawie przedłożenia umowy do ratyfikacji została podjęta 10 czerwca 2024 r., a dokumenty ratyfikacyjne zostały podpisane przez Prezydenta RP w dniu 16 września 2024 r.
- Kompleksowej umowy o transporcie lotniczym między państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, podpisanej na Bali 17 października 2022 r. W przypadku umowy z państwami Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN) zakończone zostały uzgodnienia międzyresortowe w sprawie wniosku o ratyfikację.

Na wniosek **Ministra Infrastruktury** Rada Ministrów zatwierdziła następujące umowy:

- Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Arabii Saudyjskiej o komunikacji lotniczej, podpisanej w Warszawie dnia 28 sierpnia 2023 r. (Uchwałą Nr 224/2023 Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2023 r. w sprawie zatwierdzenia Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Arabii Saudyjskiej o komunikacji lotniczej, podpisanej w Warszawie dnia 28 sierpnia 2023 r.),
- Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Seszeli o komunikacji lotniczej, podpisanej w Dubaju dnia 18 listopada 2021 r. (Uchwałą Nr 223/2023 Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2023 r. w sprawie zatwierdzenia Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Seszeli o komunikacji lotniczej, podpisanej w Dubaju dnia 18 listopada 2021 r.).

W związku z zakończeniem procedury ratyfikacyjnej w Arabii Saudyjskiej, Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Arabii Saudyjskiej o komunikacji lotniczej weszła w życie dnia 19 stycznia 2024 r., a Umowa została opublikowana w Monitorze Polskim (M.P. z 2024 r., poz. 205).

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

Podmioty:

Polska Grupa Lotnicza

Minister właściwy ds. aktywów państwowych

W ramach realizacji działania **PGL** kreuje strategię Grupy, zapewnia bezpieczeństwo strategiczne i wspiera rozwój spółek Grupy. PGL realizuje także działania w zakresie potencjalnych fuzji i przejęć dla spółek Grupy. W ostatnich latach PGL realizował następujące działania: (i) zakończenie, bez rozstrzygnięcia, projektu akwizycyjnego Condor Flugdienst, (ii) Projekt Blue – złożona oferta wstępna, przeprowadzony proces due dilligence i komunikacja ze sprzedającym odnośnie dalszych kroków (restrukturyzacja po stronie sprzedającego - planowany powrót do ustaleń), (iii) analiza potencjalnej inwestycji w Norse Atlantic ASA i wycofanie się z postępowania ofertowego.

PLL LOT są członkiem Star Alliance od ponad 20 lat (od 2003 r.). Sojusz wyznacza wiodące globalnie standardy obsługi pasażera, produktu na pokładzie oraz usług związanych z bagażem, obsługą nieregularności czy dostępem do saloników biznesowych. Obecność **PLL LOT** w sojuszu Star Alliance należy ocenić jako korzystną i wznoszącą poziom współpracy na wyższy poziom poprzez umowy Interline/ SPA (Special Prorate Agreement) lub Codeshare.

W grudniu 2024 r. spółka **PLL LOT** przyjęła i zatwierdziła Strategię Zrównoważonego Rozwoju Grupy Kapitałowej **PLL LOT**, w której określiła planowane inicjatywy zgodnie z programem Fit for 44 oraz wymogami regulacyjnymi dotyczącymi raportowania działalności zrównoważonej.

Aktualna siatka **PLL LOT** połączeń liczy 85 kierunków, w tym w 2024 r. pośród nowych destynacji narodowego przewoźnika znalazł się m.in. Taszkent, Rijad, Ateny, Lyon. Poza rozwojem oferty połączeń ze stolicy **LOT** konsekwentnie realizuje swoje plany obecności w portach regionalnych, oferując częste połączenia krajowe, obsługując ruch czarterowy bezpośrednio z lotnisk regionalnych ale także zapewniając w nich bezpośrednie połączenia międzykontynentalne, czego przykładem jest połączenie Wrocław-Seul czy Rzeszów-Nowy Jork. W okresie wdrażania obowiązującej strategii narodowego przewoźnika przewiduje się wzrost liczby destynacji o około 50%. Rozszerzony horyzont strategii **PLL LOT** zakłada rozwój połączeń na trasach long-haul, szczególnie do Ameryki Północnej (USA i Kanada) oraz Azji. Spółka planuje także wzrost działalności w obszarze lotów czarterowych, szczególnie na kierunkach turystycznych europejskich i północnej Afryki (Egipt). Pośród czynników istotnie przyczyniających się do realizacji założonych celów rozwoju siatki połączeń **PLL LOT** należy wymienić budowę **CPK**, na którym rozpoczęcie operacji przewidywane jest obecnie od sezonu Zima 2032/2033. Istotne zwiększenie dostępnej przepustowości jak również infrastruktura wspierająca ruch przesiadkowy to kluczowe aspekty wspomagające dalszy rozwój **LOT** jako przewoźnika działającego w tzw. modelu hub'owym.

Aby odpowiednio wykorzystać szanse płynące z założeń budowy **CPK** w 2024 r. rozpoczęto także prace nad wdrożeniem połączeń intermodalnych, które pozwolą na łączenie podróży lotniczej z kolejową na wybranych kierunkach.

Równie istotny czynnik wewnętrzny dla dalszego rozwoju **PLL LOT** stanowi zrównoważony, odpowiednio zaplanowany i konsekwentnie realizowany wzrost liczebności floty. Spółka przeprowadza obecnie największy w swojej historii przetarg na pozyskanie do 84 samolotów regionalnych, które zapewnią możliwość zastąpienia obecnie posiadanej, starzejącej się floty, jak również jej szybki rozwój stanowiący kluczowy warunek osiągnięcia odpowiedniej pozycji konkurencyjnej na nowym lotnisku **CPK**.

W zakresie przedmiotowego działania **Minister właściwy ds. aktywów państwowych** nie przekazał informacji nt. podejmowanych inicjatyw w tym zakresie.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. finansów publicznych

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego

Minister właściwy ds. gospodarki

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

Ponadto **Ministerstwo Finansów** wskazało że, w ramach Ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, stawkę podatkową w wysokości 0% od usług i dostaw związanych z lotnictwem można stosować do: usług w zakresie transportu międzynarodowego; usług w zakresie kontroli i nadzoru ruchu lotniczego, świadczonych na rzecz przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym, usług związanych z obsługą startu, lądowania, parkowania, obsługą pasażerów i ładunków oraz innych o podobnym charakterze usług świadczonych na rzecz przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym; dostaw towarów służących zaopatrzeniu środków transportu lotniczego używanych przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym; dostaw towarów do wolnych obszarów celnych lub składów celnych ustanowionych na terenie lotniczego przejścia granicznego, przeznaczonych do odsprzedaży podróżnym.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. zagranicznych

W okresie sprawozdawczym **Ministerstwo Spraw Zagranicznych** nie prowadziło inicjatyw związanych z transportem lotniczym, które mogłyby się wpisywać w zakres przedmiotowego działania.

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

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. gospodarki

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

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Zarządzający portami lotniczymi

Jednostki samorządu terytorialnego

W ramach realizacji działania **Ministerstwo Infrastruktury** aktywnie uczestniczyło w pracach nad zmianą rozporządzenia w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej co zaowocowało przyjęciem przedmiotowego rozporządzenia przez Parlamentu Europejski w dniu 13 czerwca 2024 r. (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Radu (UE) nr 2024/1679).

W ramach rewizji rozporządzenia dokonano uzupełnień sieci lotniczej w ramach sieci TEN-T o Port Lotniczy Lublin oraz Port Lotniczy Olsztyn-Mazury. Do sieci TEN-T włączono także planowany CPK. Ponadto w treści rozporządzenia dokonano szeregu zmian dotyczących wymagań stojących przez portami lotniczymi w sieci TEN-T oraz kierunków w których powinny się one rozwijać. W zakresie włączenia nowych portów lotniczych do sieci TEN-T zadanie te można uznać za częściowo zrealizowane.

Zarządzający **Portem Lotniczym Rzeszów-Jasionka** poinformował, że prowadzone są zadania w zakresie rozbudowy i modernizacji obiektów, których celem jest m.in. utrzymanie operacyjności istniejącej infrastruktury i poprawy lub utrzymania jakości infrastruktury pod względem bezpieczeństwa, ochrony i efektywności systemu transportu i operacji transportowych. Planowane oraz realizowane są zadania uwzględniające m.in. zwiększenie przepustowości, bezpieczeństwa, optymalizacji wykorzystania infrastruktury i poprawy cyfryzacji.

Zarządzający **Portem Lotniczym Poznań-Ławica** uczestniczył w naborach programów obejmujących inwestycje w infrastrukturę obiektów w sieci TEN-T oraz w corocznej aktualizacji zadań korytarza TEN-T.

W odniesieniu do **Portu Lotniczego Kraków-Balice**, jak wskazano w opisie realizacji wcześniejszych działań, w okresie sprawozdawczym, port lotniczy był w trakcie realizacji działań z zakresu rozwoju infrastruktury lotniskowej, celem zwiększenia przepustowości, w odpowiedzi na prognozy ruchu lotniczego dla lotniska Kraków-Balice oraz w trakcie procedowania aktualizacji Planu generalnego lotniska.

Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice jako lotnisko sieci TEN-T planuje rozbudowę infrastruktury portu lotniczego uwzględniając wymogi nałożone na porty w sieci TEN-T oraz planowany wzrost ruchu lotniczego (pasażerskiego i cargo).

W okresie sprawozdawczym **Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego** prowadził prace w celu przebudowy odcinka drogi łączącej terminal **Port Lotniczego Szczecin-Goleniów** z drogą wojewódzką nr 113 w celu poprawy skomunikowania portu lotniczego.

Kierunek interwencji II – Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych

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

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

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

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

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. zdrowia

Zarządzający portami lotniczymi

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

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

Zarządzający Portem Lotniczym Warszawa-Radom i Portem Lotniczym Zielona Góra-Babimost, czyli PPL, na bieżąco dostosowuje działania do wymogów przepisów krajowych i europejskich w zakresie między innymi zapewnienia wymagań sanitarnych, związanych z ewentualnym występowaniem chorób zakaźnych poprzez monitorowanie aktualizacji zagrożeń zdrowotnych na świecie.

W **Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury** ustanowiona została procedura na wypadek wystąpienia zagrożenia epidemicznego, stanowiąca załącznik do Planu Działania w Sytuacji Zagrożenia dla Lotniska Olsztyn-Mazury. Dodatkowo Spółka jest przygotowana do takich działań jak: wprowadzenie systemów monitorowania zdrowia pasażerów (np. pomiar temperatury ciała), dostosowanie przestrzeni terminala – zapewnienie większych odstępów między pasażerami, zmiana układu stanowisk odpraw, oraz zwiększenie powierzchni do oczekiwania w kolejkach. Ponadto ustanowiono Procedurę Powrotu Rozkładowego Ruchu Pasażerskiego podczas pandemii, która szczegółowo opisuje działania poszczególnych służb, ich odpowiedzialności oraz dostępną infrastrukturę.

Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego poinformował, że w **Porcie Lotniczym Katowice-Pyrzowice** istnieje infrastruktura dostosowana do wymogów sanitarnych.

W **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka**, po konsultacji z Sanepidem, wydzielono pomieszczenie specjalne, a w Porcie Lotniczym w Gdańsku stworzono ambulatorium i izolatorium wraz z wyposażeniem.

Port Lotniczy Kraków-Balice realizuje działania w zakresie rozbudowy infrastruktury z uwzględnieniem aktualnych wymagań, w tym sanitarnych. Sukcesywnie wdrażane są rozwiązania minimalizujące kontakt

pasażera z powierzchniami stykowymi w sanitariatach. W nowym terminalu zaplanowany został kompleks pomieszczeń przeznaczonych do izolacji zakażonych pasażerów.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Zarządzający portami lotniczymi

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (dalej: PAŻP) uczestniczy we współpracy z zarządzającymi portami lotniczymi w rozwoju technologii ukierunkowanych na poprawę poziomu bezpieczeństwa w obszarze dotyczącym służb ruchu lotniczego. Do takich działań można zaliczyć projekt cyfrowy DIGITAL NOTAM, którego celem jest zapewnienie dynamicznego dostępu do informacji lotniczych niezbędnych dla wszystkich podmiotów ATM w celu stworzenia i otrzymywania zawsze aktualnej wiedzy sytuacyjnej dotyczącej środowiska operacji lotniczych oraz system ATIS.

W ramach działania na **Lotnisku Chopina w Warszawie** dostosowano zapisy INOP do konieczności posiadania przez wszystkie pojazdy wjeżdżające w pole manewrowe lotniska dedykowanego transpondera. Dzięki zamontowanemu urządzeniu zarówno pracownicy Centrum Operacyjnego Lotniska jak również Kontrolerzy TWR PAŻP widzą na zobrazowaniu radarowym pozycje pojazdów w polu manewrowym lotniska. Wdrożony został i jest stale rozwijany system Airport GTS, który na bazie dostępnych opcji pozwala monitorować, weryfikować ruch lotniczy i kołowy na lotnisku. Dodatkowo, planowana rozbudowa systemu pozwoli na bezpośrednią ocenę odległości bezpiecznych, stref krytycznych wrażliwych ILS w obszarze dróg startowych i dróg kołowania.

Ponadto na Lotnisku Chopina w Warszawie trwają prace informatyczne nad zwiększeniem skuteczności automatycznej weryfikacji kart pokładowych pasażerów przed wejściem do strefy kontroli bezpieczeństwa, co zmniejszy ryzyko pojawienia się osób nieuprawnionych w strefie zastrzeżonej lotniska.

W trakcie projektowania i budowy **Lotniska Warszawa-Radom** stosowano się do najaktualniejszych norm i metod postępowania w zakresie bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska. Zastosowano np. bezodpływowy zbiornik na ścieki glikolowe, odwodnienie nawierzchni z retencją kanałową, zbiorniki retencyjne, separatory i inne rozwiązania. Wybudowano nową wieżę kontroli lotów oraz strażnicę Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej aby zapewnić właściwe warunki pracy służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu lotniczego i operacji naziemnych, a także krótki czas reakcji służb ratowniczych. Lotnisko zostało wyposażone w ILS Cat. I. Planowany jest rozwój lotniska w obszarze bezpieczeństwa operacji lotniczych - podniesienie kategorii ILS do Cat. II.

W **Porcie Lotniczym Zielona Góra-Babimost** realizowana jest budowa oświetlenia bram wjazdowych i przeciwpożarowych z wykorzystaniem energii odnawialnej (źródła hybrydowe solarne i wiatrowe). Dodatkowo ciąg pieszy z płaszczyzny postojowej do terminala przylotów wyposażono w oświetlenie solarne.

W **Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury** wdrożenie nowoczesnych technologii poprawiających poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska realizowano przy wykonaniu inwestycji pn. „Dostosowanie infrastruktury lotniska Olsztyn-Mazury do II kategorii systemu ILS” poprzez zastosowanie nowoczesnego systemu sterowania i monitorowania oświetlenia nawigacyjnego o raz montażu nowych opraw w technologii LED.

Ponadto za realizację działania dotyczącego wdrożenia nowoczesnych technologii poprawiających poziom ochrony środowiska można uznać wykonanie inwestycji pn. „Energy Biznes – Farma fotowoltaiczna i pompa ciepła” polegającej na budowie farmy fotowoltaicznej o mocy 946 kW na potrzeby Portu Lotniczego Olsztyn - Mazury oraz montażu pomp ciepła o mocy 1500 kW zapewniających dostawę ciepła do wszystkich budynków zarządzającego lotniskiem wraz z hangarami. Wdrożenie nowoczesnych technologii poprawiających poziom

ochrony środowiska przez stopniową wymianę wszystkich opraw nawigacyjnych oraz naświetlaczy na oprawy w technologii LED. Farma fotowoltaiczna oraz gruntowe pompy ciepła wnoszą szereg pozytywnych aspektów środowiskowych, które mają znaczenie dla zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska. Zrealizowana inwestycja przyczynia się do zwiększenia udziału odnawialnych źródeł energii oraz minimalizuje zanieczyszczenia powietrza, generując znacznie mniejsze emisje gazów cieplarnianych. Zarządzający portem lotniczym w najbliższych latach planuje wdrożenie nowoczesnych technologii bezpieczeństwa – poprzez zakup tomografów komputerowych do kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego, Body Scannerów do kontroli bezpieczeństwa pasażerów.

W 2024 r. został zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury Plan Generalny **Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice**, uwzględniający poprawę bezpieczeństwa oraz poprawę poziomu ochrony środowiska. Ponadto w Porcie Lotniczym Lublin trwały prace przygotowawcze do inwestycji fotowoltaicznej.

Zarządzający **Portem Lotniczym Poznań-Ławica**, w zakresie objętym przedmiotowym działaniem, rozpoczął realizację projektów w FENIKS w zakresie bezpieczeństwa. W zakresie ochrony środowiska kierunkuje się rozwój związany z energetyką odnawialną w dążeniu do obniżenia emisyjności podmiotu.

W **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** zadania zrealizowane lub planowane obejmują m.in.: modernizację systemów kontroli bezpieczeństwa (w trakcie realizacji), zakup nowoczesnych pojazdów ratowniczo-gaśniczych (w trakcie realizacji), zakup pojazdów zeroemisyjnych, budowę nowego wjazdu na teren lotniska (w trakcie realizacji), modernizację oświetlenia nawigacyjnego (LED), budowę kolektora odprowadzającego wodę deszczową, budowę stacji tankowania pojazdów CNG.

Port Lotniczy Kraków-Balice realizuje działania w zakresie rozbudowy infrastruktury z uwzględnieniem aktualnych wymagań, w tym z zakresu poprawy bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W roku sprawozdawczym Port Lotniczy zrealizował inwestycję rozbudowy płyty postojowej statków powietrznych wraz ze stanowiskami do ich odladzania oraz infrastrukturą towarzyszącą. W ramach realizacji zadania wykonany został system gromadzenia wód opadowych zanieczyszczonych środkami stosowanymi do odladzania statków powietrznych, który zapobiega ich przedostawaniu się do naturalnego środowiska wodnego. Ponadto, Port Lotniczy jest w trakcie przygotowania procesu inwestycyjnego polegającego na kompleksowym uporządkowaniu gospodarki wodno-ściekowej lotniska poprzez poprowadzenie potoku Olszanickiego w granicach lotniska po nowej trasie w taki sposób, aby jego wody trwale nie mieszały się z okresowo zanieczyszczonymi wodami opadowymi pochodzącymi z terenu lotniska. W ramach przedmiotowego zadania związanego ze zmianą przebiegu Potoku Olszanickiego planowana jest modernizacja gospodarki wodno-ściekowej lotniska, w zakresie której ujęto budowę zbiornika retencyjnego na istniejącym odcinku kanalizacji deszczowej lotniska przeznaczonego do gromadzenia wody opadowej, roztopowej i zanieczyszczonej substancjami pochodzącymi z sezonowego procesu odladzania statków powietrznych oraz zimowego utrzymania lotniskowych nawierzchni sztucznych. W ramach przyjętych rozwiązań techniczno-organizacyjnych system kanalizacji deszczowej na terenie lotniska zostanie opomiarowany, tak aby w sposób automatyczny i stały był prowadzony pomiar jakościowy oraz ilościowy wód odprowadzanych poprzez wewnętrzną kanalizację deszczową z terenu lotniska do Potoku Olszanickiego. Wody opadowe niespełniające parametrów jakościowych będą automatycznie separowane i kierowane do kanalizacji sanitarnej Wodociągów Miasta Krakowa S.A. (WMK), a następnie odprowadzane do procesu oczyszczenia w instalacji miejskiej oczyszczalni ścieków.

Zarządzający **Portem Lotniczym Gdańsk** poinformował, że w okresie sprawozdawczym dokonano zakupu i instalacji najnowszych technologii w zakresie systemu monitoringu wizyjnego, elektronicznego systemu kontroli dostępu, a w kontroli bezpieczeństwa zakupu i instalacji najnowszych technologii standardu 3 na bagażowni odlotowej, w tym opracowano procedury umożliwiające stosowanie nowoczesnych technologii, CCTV, kontroli dostępu oraz kontroli bezpieczeństwa. Ponadto zrealizowano system ASMGCS do kontroli ruchu naziemnego, a w trakcie realizacji są integracje systemów wspierających operacyjne funkcjonowanie lotniska. Zarządzający systematycznie wymienia źródła światła na LED, oświetlenie płyt postojowych i terminala T2.

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

Podmioty:

Jednostki samorządu terytorialnego

Zarządzający portami lotniczymi

Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego szacuje, że **Port Lotniczy Olsztyn-Mazury** posiada infrastrukturę zapewniającą przepustowość dostosowaną do ruchu lotniczego odbywającego się na terenie lotniska. Przy obecnych założeniach przepustowość ta będzie optymalna przez okres najbliższych pięciu lat.

W okresie sprawozdawczym **Samorząd Województwa Mazowieckiego** podejmował działania mające na celu poprawę przepustowości infrastruktury zapewniającej dostęp do **Portu Lotniczego Warszawa-Modlin**. Były to działania mające na celu budowę linii kolejowej, zapewnienie połączeń kolejowych, integracja połączeń kolejowych z publicznym transportem zbiorowym w Warszawie.

W Planie Generalnym **Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice**, zatwierdzonym w 2024 r., uwzględniono rozbudowę infrastruktury terminalowej i pola ruchu naziemnego statków powietrznych dla poprawy przepustowości lotniska.

Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka pozyskał dotację Komisji Europejskiej (agenda CINEA - Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency) na dofinansowanie do 50% planowanych nakładów inwestycyjnych w obszarze tematycznym „Dostosowanie sieci TEN-T do podwójnego cywilno-wojskowego zastosowania (dual use) w ramach mobilności wojskowej (tzw. Military Mobility)”. Dofinansowaniem objęte zostały dwa projekty zgłoszone przez Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka: budowa II etapu równoległej drogi kołowania oraz I etap przebudowy drogi startowej na odcinku 700 mb wraz z infrastrukturą techniczną, a także Etap II przebudowy drogi startowej na odcinku 1800 mb wraz z infrastrukturą techniczną.

W **Porcie Lotniczym Zielona Góra-Babimost** planowana jest budowa nowego terminala pasażerskiego celem zwiększenia przepustowości pasażerów z 120 tys do min 350 tys. Planowane zakończenie budowy to rok 2027/2028.

W 2024 r. opracowana została Kompleksowa analiza przepustowości **Lotniska Chopina w Warszawie**, wykazując niedobór przepustowości lotniska począwszy od roku 2030. W oparciu o jej wyniki opracowano nową Koncepcję rozbudowy Lotniska Chopina wraz z Planem rozwoju infrastruktury. Trwają bieżące prace nad zwiększeniem przepustowości odpraw w 10 gate'ach poprzez montaż i uruchomienie urządzeń self-gate do odprawy samoobsługowej.

Obecna przepustowość **Lotniska Warszawa-Radom** jest wystarczająca dla obsługi prognozowanego ruchu lotniczego w najbliższych latach, gdyby jednak zaszła taka potrzeba przewiduje się realizację dalszych inwestycji, mających na celu zwiększenie przepustowości portu. **PPL** podjął też aktywne działania zmierzające do obiektywnej oceny przepustowości i jej wykorzystania (przygotowanie do zawarcia umowy z firmą ACL - koordynatorem slotów, na realizację koordynacji poziomu 1 dla Lotniska Warszawa - Radom).

W celu uzupełnienia braków przepustowości w **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** planowane są inwestycje polegające na budowie dodatkowych dróg kołowania, stanowisk postojowych oraz rozbudowie terminala pasażerskiego zapewnią zwiększenie przepustowości do 2 mln pasażerów i osiągnięcia planowanej przepustowości do 2040 r.

Port Lotniczy Poznań-Ławica, w okresie sprawozdawczym, rozpoczął przebudowę Centralnej Strefy Kontroli Bezpieczeństwa, z dofinansowaniem do zakupów urządzeń, po których wdrożeniu oczekuje się zwiększenia przepustowości obsługi. Spodziewane braki przepustowości innych stref terminala pasażerskiego mają zostać rozwiązane poprzez planowanie rozbudowy kubatury obiektu i optymalizacją funkcji (rozbudowa wielkoskalowa, wsparcie finansowe zewnętrzne niezbędne).

Port Lotniczy Kraków-Balice jest w trakcie realizacji działań z zakresu rozwoju infrastruktury lotniskowej, celem zwiększenia przepustowości w odpowiedzi na prognozy ruchu lotniczego dla lotniska Kraków-Balice. Ponadto przeprowadzono analizę możliwości realizacji tymczasowego terminalu pasażerskiego. Analizie poddano dwa rozwiązania – budowy nowego obiektu w rejonie istniejącego obiektu terminalu oraz przebudowy obecnego terminalu Cargo, który przestanie pełnić swoją funkcję w maju 2025 r. W 2025 r. planowane jest sporządzenie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie wymaganych pozwoleń oraz rozpoczęcie procesu budowlanego. Dodatkowo, przeanalizowano możliwość montażu dodatkowych punktów kontroli bezpieczeństwa – wdrożenie tych rozwiązań planowane jest na 2025 r.

Zarządzający **Portem Lotniczym Gdańsk** poinformował, że w okresie sprawozdawczym, realizował prace koncepcyjne w zakresie rozbudowy bagażowni odlotowej, a także wybudowania pirsu odlotowego wraz z powiększeniem strefy przylotów umożliwiających obsługę do 12 mln pasażerów rocznie.

Port Lotniczy Bydgoszcz w celu zapewnienia odpowiedniej przepustowości posiada plan na rozbudowę terminala oraz infrastruktury przyległej.

W **Porcie Lotniczym we Wrocławiu** planowana jest przebudowa i rozbudowa terminalu pasażerskiego w kierunkach wschodnim i zachodnim, budowy parkingu wielopoziomowego, budynku do ładowania pojazdów obsługi naziemnej, zagospodarowania terenu, przebudowy obiektu bramy wjazdowej na lotnisko oraz ujęcia w wymaganych do wykonania koncepcjach budowy pirsu odlotowego.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Jak wynika z informacji **PAŻP** w FIR EPWW RNAV-5 jest specyfikacją nawigacyjną dla operacji trasowych. W polskiej przestrzeni powietrzni PAŻP posiada 100% pokrycie, a także zapewniona jest redundancja dla specyfikacji RNAV-5.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Działanie w opinii **PAŻP** jest w trakcie realizacji. W TMA radarowych (EPWA, EPPO, EPWR, EPGD, EPKK, EPKT, EPMO) wdrożona jest specyfikacja RNAV-1, natomiast TMA nieradarowe mają wdrożoną specyfikację RNP-1.

W operacjach trasowych wdrożona została specyfikacja RNAV-5. Informacja na ten temat została zawarta w PBN Transition Plan Polska. Dokument został zatwierdzony przez **Prezesa ULC** w dniu 26 stycznia 2024 r. Stosowne zapisy znajdują się także w AIP Polska.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Zarządzający portami lotniczymi

Jak wynika z informacji przekazanych przez **PAŻP**, działanie jest w dalszym ciągu w trakcie realizacji. Sensor GNSS został wdrożony jako podstawowy sensor nawigacyjny w FIR Warszawa, dla wszystkich faz lotu. Wdrożono następujące elementy sensora GNSS - GPS/ABAS, GPS/EGNOS. Galileo został udostępniony lotnictwu cywilnemu w listopadzie 2023 r. ale statki powietrzne nie mają jeszcze awioniki dostosowanej do korzystania z tego systemu. Ze względu na brak certyfikacji, GBAS CAT. II/III został wstępnie zaplanowany do wdrożenia tylko w CPK w 2032 r. (w ramach RP5). Kwestie te zostały uwzględnione w PBN Transition Plan Polska, który został zatwierdzony przez **Prezesa ULC** w dniu 26 stycznia 2024 r. oraz "Strategicznym planie rozwoju infrastruktury nawigacyjnej" (Warszawa, grudzień 2023 r.)

Poniżej prezentujemy poszczególne informacje w powyższym zakresie przekazane przez poszczególnych zarządzających portami lotniczymi:

PPL poinformował, że dla Lotniska Warszawa-Radom opracowano i wdrożono procedury podejść GNSS. Komponent urządzeń nawigacyjnych naziemnych jest także zoptymalizowany (ILS Cat. I oraz DVOR/DME). W ramach tego wdrożenia, w AIP Polska (zmianą AIRAC AMDT 135) zostały opublikowane nowe procedury podejścia do lądowania NPA RNAV GNSS dla dziesięciu lotnisk kontrolowanych w FIR EPWW: Bydgoszcz, Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Lublin, Poznań-Ławica, Rzeszów-Jasionka, Lotnisko Chopina w Warszawie, Wrocław-Starachowice oraz Zielona Góra-Babimost.

Dla **Lotniska Olsztyn-Mazury** dostępne są procedury RNP SID i STAR dla RWY 01 i RWY 19. Dostępne są również podejścia RNP według wskazań przyrządów dla RWY 01 i RWY 19.

Na **Lotnisku Katowice-Pyrzowice** są już dostępne wybrane procedury nawigacji satelitarnej RNP dla RWY 08 i 26. Lotnisko Katowice-Pyrzowice jest zainteresowane dalszym rozwojem i wdrożeniem precyzyjnego systemu nawigacji GBAS.

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

Port Lotniczy Poznań-Ławica jest szczególnie zainteresowany wdrożeniem nawigacji satelitarnej z uwagi na lokalizację lotniska w otoczeniu obszaru zurbanizowanego i zamieszkanego (oddziaływanie hałasem). Zarządzający prowadzi rozmowy w tym kontekście z PAŻP.

W **Porcie Lotniczym Kraków-Balice** w 2024 r. zgodnie z zawartym listem intencyjnym o współpracy MPL i PAŻP, po wspólnych ustaleniach, zapisy dot. wdrożenia systemu GBAS zostały pominięte i obecnie nie są prowadzone działania w kierunku wdrożenia takiego systemu.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

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

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

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

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

Działanie: Wdrożenie koncepcji FRA/cross border FRA.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Działanie jest w dalszym ciągu realizowane przez **PAŻP**. Inicjal FRA wdrożono w 2019 r. W 2022 r wdrożono koncepcję operacji cross-border FRA pomiędzy Polską a Litwą oraz Polska a Słowacją. W 2024 r. wdrożono koncepcję operacji cross-border FRA pomiędzy Polską i Czechami oraz Polską i Szwecją. Planowane działanie cross border FRA z Niemcami w 2029 r.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Zarządzający portami lotniczymi

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

Na **lotnisku Warszawa-Radom** zapewniono podejścia przyrządowe według kategorii I, tj. przy widzialności RVR nie mniejszej niż 550 metrów oraz podstawie chmur nie niższej niż 200 stóp. Zarządzający podjął też działania zmierzające do wdrożenia procedur LVTO przy widzialności RVR nie mniejszej niż 400 metrów. Planowane wdrożenie LVTO nastąpi jesienią 2025 r. Zaplanowano również podniesienie systemu ILS do kategorii II, co spowoduje obniżenie minimów operacyjnych dla lądowań i startów w warunkach ograniczonej widoczności.

Lotnisko Chopina w Warszawie dzięki zabezpieczeniu technicznemu oraz nawigacyjnemu pozwala na realizację operacji lotniczych we wszystkich warunkach pogodowych. Odstępstwem od powyższego mogą być jedynie sytuacje o charakterze kataklizmu, awarii urządzeń nawigacyjnych, niespodziewanych i ponadnormatywnych załamań pogodowych, w tym silnych opadów deszczu/śniegu.

Oslona meteorologiczna na **Lotnisku Zielona Góra-Babimost** realizowana jest przez IMGW. Planowane jest wdrożenie systemu ILS CAT. II oraz modernizacja infrastruktury z nim związanej.

Na **Lotnisku Olsztyn-Mazury** wdrożono system podejścia precyzyjnego kategorii II (CAT II), jednocześnie zostały opracowane i wdrożone "Procedury ograniczonej widzialności" (Low visibility procedures - LVP) zawierające podstawowe zachowania, czynności i obowiązki służb lotniskowych w warunkach pogodowych umożliwiających wykonywanie operacji zgodnych z wymaganiami dla CAT II.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice posiada certyfikat uprawniający do wykonywania operacji lotniczych w kategorii II (CAT II) oraz wykonywania startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO).

Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka wyposażony jest w urządzenia i procedury umożliwiające realizację operacji w warunkach odpowiadających kategorii II ILS. W opinii Zarządzającego biorąc pod uwagę natężenie ruchu lotniczego dalsza rozbudowa infrastruktury (do kategorii III ILS) w najbliższych latach nie ma uzasadnienia.

Port Lotniczy Poznań-Ławica uzyskał certyfikację do II kat. ILS. W celu poprawy warunków operacyjnych planuje się inwestycje "usprawniające", tj. uzupełnienie/modernizacja oświetlenia, w tym dróg kołowania, modernizacja stanowisk do odladzania statków powietrznych.

W ramach planów inwestycyjnych przygotowany jest w **Porcie Lotniczym Kraków-Balice** projekt budowy nowej drogi startowej, która dostosowana będzie do prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności kategorii III. Z uwagi jednak na przedłużający się proces realizacji tego zadania, pod koniec 2024 r. Port dokonał wewnętrznej analizy dokumentów, celem określenia możliwości podwyższenia obecnej I kategorii operacyjnej lotniska. W 2025 r. planowane jest sporządzenie kompleksowej analizy wdrożenia wyższej kategorii operacyjnej z określeniem zakresu działań, harmonogramem i kosztami. Niezależnie od powyższego, zgodnie z listem intencyjnym zawartym w 2024 r. pomiędzy MPL i PAŻP, na lotnisku Kraków-Balice PAŻP zamontuje nowy system ILS, umożliwiający prowadzenie operacji w kategorii II (z możliwością dostosowania do III). Na dzień sporządzenia sprawozdania PAŻP ogłosił postępowanie przetargowe na wybór dostawcy, odbyła się wizja lokalna w terenie. Planowany termin montażu nowego systemu to połowa 2026 r.

Port Lotniczy w Gdańsku jest zabezpieczony przed warunkami ograniczonej widzialności. Potrzeba dalszego zabezpieczenia lotniska przed intensywnymi opadami śniegu i oblodzeniami nawierzchni. Potrzeba rozbudowy infrastruktury do odladzania stanowisk postojowych.

W okresie sprawozdawczym **Prezes ULC** w celu zapewnienia i utrzymania zdolności do wykonywania operacji we wszelkich warunkach pogodowych przeanalizował, i zatwierdził zmiany w systemach funkcjonowania ATM, MET, CNS i wydał decyzje dla IMBG-PIB, Warmia i Mazury Sp. z o.o. oraz dla lotnisk: Poznań-Ławica, Warszawa-Radom, Olsztyn-Mazury, Lotniska Chopina w Warszawie.

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

Podmioty:
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

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

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

Podmioty:
Minister Obrony Narodowej
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

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

W okresie sprawozdawczym **Ministerstwo Obrony Narodowej** nie realizowało zadań wpisujących się w zakres przedmiotowego działania.

Działanie: **Zapewnienie i utrzymanie infrastruktury dla obszarowych (RNAV) procedur SID i STAR, oraz procedur oczekiwania (holding), w oparciu o nawigację RNAV a tam, gdzie to będzie niezbędne także dla konwencjonalnych procedur.**

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

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

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

W ramach działania **PAŻP** poinformował, że względu na obserwowaną w FIR EPWW dużą liczbę zakłóceń GNSS, zdefiniowana została lista pomocy nawigacyjnych, które będą stanowić contingency i reversion plan w przypadku utraty sygnału GNSS. Informacje o MON zawarte są w PBN Transition Plan Polska, który został zatwierdzony przez **Prezesa ULC** w dniu 26 stycznia 2024 r. oraz "Strategicznym planie rozwoju infrastruktury nawigacyjnej" (Warszawa, grudzień 2023 r.).

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

PAŻP poinformował, że sensor GNSS został wdrożony jako podstawowy sensor nawigacyjny w FIR Warszawa, dla wszystkich faz lotu. Wdrożono następujące elementy sensora GNSS - GPS/ABAS, GPS/EGNOS. Galileo został udostępniony lotnictwu cywilnemu w listopadzie 2023 r. ale statki powietrzne nie mają jeszcze awioniki dostosowanej do korzystania z tego systemu. Ze względu na swoją wysoką cenę, GBAS CAT. II/III został wstępnie zaplanowany do wdrożenia tylko w CPK w 2032 r. (w ramach RP5).

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Według **PAŻP** rozbudowa sieci DME została uwzględniona w Strategicznym planie rozwoju infrastruktury nawigacyjnej, opracowanym w 2023 r. oraz w PBN TP Poland. Nowe DME realizowane są w celu uzupełnienia pokrycia RNAV1 w wybranych TMA.

Działanie: Realizacja projektów inwestycyjnych zmierzających do modernizacji infrastruktury dozorowania.

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

W ramach **PAŻP** w zakresie realizacji działania w 2024 r kontynuowano budowę 3 radarów (Gdańsk, Katowice, Pułtusk) oraz wdrożono do pracy operacyjnej system WAM/ADS-B Zachód w regionie lotnisk Poznań i Wrocław. W trakcie jest postępowanie na system WAM/ADS-B w regionie południowym z realizacją w 2026 r. Na 2026 r. planowana jest także rozbudowa systemu WAM/ADS-B Zachód w regionie północno-zachodni, Na 2027 r. przygotowywana jest modernizacja radarów PSR/MSSR Poznań, Wrocław.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Jak poinformował **PAŻP** każdy wdrażany system MLAT posiada również funkcjonalność ADS-B, odbiorniki ADS-B posiadają również wdrażane radary. Działania związane z wdrożeniem operacyjnym ADS-B do 2030 roku (jako dodatkowej warstwy dozorowania), zostały zdefiniowane w Strategicznym Planie Rozwoju Systemów Dozorowania SUR. Warunkiem jednakże podstawowym wdrażania ADS-B jest brak występowania zakłóceń celowych sygnału GNSS w FIR Warszawa, które obecnie występują w zasadzie codziennie. Z tego względu czasowo pozostaje ograniczone dalsze wdrażanie operacyjne.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Ministerstwo Obrony Narodowej

Jak poinformował **PAŻP** system zapewnienia użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji dozorowania funkcjonuje operacyjnie. Wdrożony został system dystrybucji danych dozorowania SDDC, który tworzy węzły w sieci PANSA MPLS WAN, umożliwiając w ten sposób wymianę danych radarowych pomiędzy poszczególnymi OKRL PAŻP oraz przyłączanie i wymianę danych radarowych z sąsiadującymi ANSP.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

W zakresie działania w okresie sprawozdawczym trwały w **Ministerstwie Infrastruktury** prace legislacyjne nad projektem zmiany ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UD117).

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

Podmioty:

Zarządzający portami lotniczymi

W okresie sprawozdawczym trwały intensywne prace nad aktualizacją planów generalnych portów lotniczych co wpisuje się w realizację działania dotyczącego aktualizacji planów generalnych lotnisk użytku publicznego w Polsce z uwzględnieniem nowej sytuacji rynkowej oraz dokumentów wyznaczających politykę transportową kraju. W 2023 r. **Minister Infrastruktury** zatwierdził Plan Generalny Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka, a w 2024 r. Plany Generalne Portów Lotniczych w Katowicach, Warszawa-Modlin oraz we Wrocławiu. Plany generalne uwzględniają sytuację rynkową oraz dokumentów wyznaczających politykę transportową kraju i UE.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Zarządzający portami lotniczymi

Jednostki samorządu terytorialnego

W ramach działania w okresie sprawozdawczym:

- dokonano poprawy drogowego dojazdu do **Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice** poprzez oddanie do ruchu drogi S1 Podwarpie - Dąbrowa Górnicza;
- dokonano poprawy drogowego dojazdu do **Portu Lotniczego Kraków- Balice** poprzez oddanie do ruchu drogi S52 Modlnica - Mistrzejowice (Północna Obwodnica Krakowa) oraz S7 Miechów – Szczepanowice;
- trwały prace budowlane odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do **Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin** oraz stacji kolejowej Port Lotniczy Warszawa-Modlin. W dniu 07 grudnia 2023 r. w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego zawarto umowę na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego w ramach projektu pn.: „Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin”. Trwa opracowywanie Projektu Budowlanego oraz przygotowywanie wniosków o uzyskanie decyzji ULLK i pozwolenia wodnoprawnego. Podczas prac projektowych dla linii nr 5 przedstawiono propozycje wykorzystania zaproponowanej w studium linii na odcinku od projektowanej linii nr 5 - MPL Warszawa-Modlin, mogącej pełnić funkcję dowozową do lotniska w Modlinie od strony Płocka oraz jako brakująca część kolejowego ringu Warszawy. W zakresie infrastruktury drogowej przy udziale Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich SWM podejmuje działania w celu poprawy stanu dróg wojewódzkich nr 630 i 631 stanowiących dostęp do MPL Warszaw-Modlin od strony wschodniej. Są to działania mające na celu rozbudowę DW631 na odcinku od DK61 do Warszawy, rozbudowy skrzyżowań na odcinku Nowy Dwór Mazowiecki - DK61, budowa obwodnicy Jabłonna na DW630;
- trwały prace nad poprawą dostępności **Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów** transportem kolejowym – w opinii Zarządzającego Portem Lotniczym wymagana jest modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 402 na odc. Kołobrzeg - Goleniów wraz z rozbudową linii nr 434 do postaci pętli okalającej lotnisko i włączającej się dwukierunkowo w linię nr 401 na północ od Goleniowa. Pozwoli to na obsługę lotniska wszystkimi pociągami relacji Kołobrzeg - Szczecin - Kołobrzeg oraz Szczecin - Świnoujście - Szczecin i zapewni wysoką częstotliwość kursowania pociągów łączących lotnisko ze Szczecinem, Kołobrzegiem i Świnoujściem. Projekt ujęty w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku na liście rezerwowej. Opracowano studium wykonalności inwestycji;
- realizowane są działania doraźne, nieznacznie korygujące układ drogowy w obrębie **Lotniska Chopina w Warszawie**. W najbliższych latach, koncepcja rozbudowy Lotniska Chopina zakłada modernizację strefy

miejskiej w sąsiedztwie rozbudowywanego pirsu południowego w celu zapewnienia sprawnego dojazdu dla pracowników oraz dostaw;

- trwała przebudowa wiaduktu kolejowego w ciągu ulic Żeromskiego/Lubelska w Radomiu, pod którym znajdzie się nowy przystanek kolejowy, umożliwiający szybką komunikację pomiędzy koleją, a **Lotniskiem Warszawa-Radom** za pomocą komunikacji miejskiej lub shuttlebusów. W kategorii dojazdu drogowego lotnisko Warszawa-Radom jest bardzo dobrze skomunikowane z miastem Radom oraz z siecią dróg krajowych;
- trwała poprawa dojazdu do **Portu Lotniczego Zielona Góra-Babimost** poprzez przebudowę dróg: wojewódzkiej nr 456 oraz powiatowej nr 304 przez budowę obwodnicy Nowego Kramska. Planowane w niedalekiej przyszłości jest wykorzystanie i modernizacja istniejącej bocznicy kolejowej prowadzącej do lotniska;
- pomimo pełnego skomunikowania kolejowego **Portu Lotniczego w Lublinie** prowadzone były konsultacje w ramach programu Kolej+ i w przyszłości planowana jest przebudowa w tym zakresie;
- zgodnie z art. 35 Rozporządzenia 2024/1679 zostało zrealizowane połączenie **Portu Rzeszów-Jasionka** z węzłem miejskim Rzeszów za pośrednictwem kolei aglomeracyjnej. Ponadto w ramach Programu Inwestycji Strategicznych realizowany jest projekt dotyczący wydłużenia drogi wojewódzkiej Nr 869 w kierunku zachodnim do bezpośredniego połączenia z węzłem autostrady A4 Rzeszów Zachodni. Jego zakończenie planowane jest na 2027 r.;
- przedstawiciele **Portu Lotniczego Poznań-Ławica** uczestniczyli w warsztatach konsultacyjnych w ramach Wstępnego Studium Wykonalności Poznańskiego Węzła Kolejowego w celu doprowadzenia do Portu Ławica / przy Porcie Lotniczym Ławica trasy kolejowej oraz rozważano potencjalne połączenie portu lotniczego z Koleją Dużych Prędkości. Port Ławica prowadzi też rozmowy z samorządem w zakresie planowania dróg dojazdowych umożliwiających obsługę komunikacyjną i transport logistyczny do różnych części lotniska oraz uczestniczył w opracowaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- w **Porcie Lotniczym Katowice-Pyrzowice** w trakcie realizacji znajduje się budowa bocznicy kolejowej na potrzeby realizacji projektu "Budowy multimodalnego węzła do przeładunku towarów i paliw w oparciu o bocznice kolejową" - projekt posiada dofinansowanie ze środków UE w ramach programu CEF. Budowa nowej linii kolejowej bezpośrednio łączącej lotnisko ze stolicą województwa - Katowicami znacznie skróci czas przejazdu. Ponadto w planach GDDKiA jest budowa kolejnej drogi o standardzie drogi wojewódzkiej, która usprawni dojazd do portu lotniczego.

Kierunek interwencji III – Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej

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

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

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

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

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

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

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

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

PAŻP realizował poprzez:

- rozwój systemu P_21 (w zakresie niezbędnym do dostosowania do potrzeb operacyjnych do czasu wdrożenia systemu nowej generacji iSNEX;

- wdrażanie nowych rozwiązań w organach TWR, c) kontynuacja rozwoju systemu dynamicznego zarządzania przestrzenią oraz kontynuacja wprowadzania trzeciej warstwy podziału pionowego przestrzeni;
- dostosowywanie liczby i godzin otwarcia sektorów do bieżącej sytuacji operacyjnej w FIR Warszawa;
- dostosowanie granic sektorów kontroli oraz ich konfiguracji do potoków ruchu, m.in. poprzez rozwój dynamicznego zarządzania konfiguracjami sektorów ACC, uwzględniających transgraniczne potoki ruchu.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

PAŻP planuje zwiększanie zatrudnienia w służbach operacyjnych i wsparcia operacyjnego, tj. zwiększenie liczby kontrolerów ruchu lotniczego z jednoczesnym przyrostem liczby pracowników zapewniających realizację zadań m.in. z zakresu zarządzania przestrzenią powietrzną, pojemnością i przepływem ruchu lotniczego oraz przetwarzaniem danych o ruchu lotniczym.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

W zakresie działania **Spółka CPK** współpracuje z **PAŻP** w ramach przygotowania przestrzeni powietrznej na uruchomienie CPK zgodnie z przyjętym harmonogramem realizacji inwestycji zakładającym uruchomienie operacyjne lotniska w 2032 r. CPK udostępnia **PAŻP** niezbędne dane m.in. w zakresie zarejestrowanych warunków atmosferycznych na terenie projektowanego lotniska, przeszkód lotniczych, aktualizacji prognoz lotniczych dla CPK, czy map z planowaną strategią rozwoju obszaru otoczenia CPK w celu minimalizacji wpływu procedur na lokalną społeczność.

Ze względu na zmianę harmonogramu realizacji CPK istnieje konieczność zmiany terminu realizacji tego działania w przyszłej aktualizacji Polityki lotniczej.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Minister właściwy ds. transportu

W ramach modernizacji struktur przestrzeni powietrznej i rozwoju służb ruchu lotniczego **PAŻP** w 2024 r. wykonał zmiany procedur SID/STAR, wdrożył procedury hybrydowe, wdrożył sensor DME/DME na poszczególnych lotniskach w celu zapewnienia instrumentalnych procedur dla użytkowników. Realizowane

były prace nad pełnym wdrożeniem III warstwy w sektorach ACC Warszawa (EPWWT, EPWWC, EPWWD, EPWWB, EPWWF, EPWWG, EPWWN, EPWWE). Planowane wdrożenie - II połowa 2025 r.

W ramach prac **Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną**, będącego wspólnym cywilno-wojskowym organem opiniodawczo-doradczym ministra właściwego do spraw transportu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra spraw wewnętrznych, w obszarze kształtowania zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich użytkowników, dokonano corocznej oceny krajowych struktur przestrzeni powietrznej i sieci tras, mając na uwadze planowanie elastycznych struktur przestrzeni powietrznej i dotyczących ich procedur oraz procedur dotyczących przestrzeni powietrznej oraz funkcjonowania elastycznego użytkownika przestrzeni powietrznej.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

W ramach działania przeprowadzone zostały przez **PAŻP** konsultacje z organami nadzoru (**Ministerstwem Infrastruktury** oraz **ULC**) w zakresie konfiguracji stref pobierania opłat na lata 2025-2029 (RP4), a następnie przeprowadzone zostały (stosownie do obowiązujących w tym zakresie przepisów) konsultacje z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. Po przeprowadzeniu ww. konsultacji, złożony został przez PAŻP wniosek do MI o zatwierdzenie stref pobierania opłat terminalowych na lata 2025-2029, który po zaopiniowaniu przez Prezesa ULC zakończył się decyzją Ministra Infrastruktury.

Kontynuując politykę wypracowaną w poprzednich dwóch okresach odniesienia dla systemu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej Minister Infrastruktury zdecydował, iż w rejonie informacji powietrznej FIR Warszawa w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. ustanowione zostały dwie strefy pobierania opłat terminalowych tj.:

- a) I strefa pobierania opłat terminalowych obejmująca lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA);
- b) II strefa pobierania opłat terminalowych obejmująca lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD), Kraków-Balice (EPKK), Bydgoszcz (EPBY), Katowice-Pyrzowice (EPKT), Łódź (EPLL), Poznań-Ławica (EPPO), Rzeszów-Jasionka (EPRZ), Szczecin-Goleniów (EPSC), Wrocław-Strachowice (EPWR), Zielona Góra-Babimost (EPZG), Warszawa/Modlin (EPMO), Lublin (EPLB), Warszawa-Radom (EPRA), Olsztyn-Mazury (EPSY).

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Zarządzający portami lotniczymi

W Polityce lotniczej wskazano na konieczność podjęcia analiz w zakresie zróżnicowania rodzaju i zakresu zapewnianych służb żeglugi powietrznej w zależności od rodzaju i natężenia ruchu lotniczego, w tym szersze stosowanie AFIS na lotniskach o małym natężeniu ruchu. W tym zakresie **ULC** zainicjował zmiany w Ustawie Prawo Lotnicze dotyczące kryteriów dla ustanawiania służby ATS na lotniskach.

Zarządzający portami lotniczymi w większości wskazywali, że realizacja przedmiotowego działania leży w kompetencji PAŻP i że obecny zakres służb ruchu lotniczego jest wystarczający.

PAŻP poinformowała, że w odniesieniu do godzin pracy służb TWR na 9 lotniskach kontrolowanych, na których natężenie ruchu lotniczego nie uzasadnia zapewniania służb TWR w pełnym (24/7) wymiarze, PAŻP na bieżąco analizuje zgłaszane przez zarządzających portami lotniczymi zapotrzebowanie na służby związane z planowanymi przez przewoźników operacjami rozkładowymi, w miarę możliwości dostosowując godziny pracy służb TWR do planowanych operacji rozkładowych.

Kierunek interwencji IV – Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rozwoju rynku lotniczego

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

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego

Minister właściwy ds. gospodarki

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

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

Jak poinformowała **PGL** – PGL współpracowała nad kluczowymi kwestiami dla sektora lotniczego, w tym R&D we współpracy z polskim przemysłem lotniczym (międzynarodowy projekt wodorowy HySPARK (**LSAS**), „Dolina lotnicza właśc. Stowarzyszenie Grupy Przedsiębiorców Przemysłu Lotniczego” (**LOTAMS**), które jest największym klastrem przemysłowym w Polsce, granty badawcze, innowacyjne rozwiązania tj. certyfikacja innowacyjnych symulatorów lotu realizowana we współpracy z producentami i ośrodkami badawczymi (**PAL**) oraz dołączenie do Mazowieckiej Doliny Wodorowej, która zrzesza kilkadziesiąt podmiotów z sektora prywatnego, publicznego i nauki, które przyczyniają się do efektywnego rozwoju i upowszechniania technologii wodorowych w polskiej gospodarce.

We współpracy z **Politechniką Warszawską** i **Politechniką Świętokrzyską** Spółka **LOTAMS** aplikowała o wsparcie działań badawczo-rozwojowych przez **Narodowego Centrum Badań i Rozwoju**. Dzięki temu zrealizowała etap prac koncepcyjnych dotyczących laserowego usuwania powłok lakierniczych z komponentów lotniczych. Obecnie **LOTAMS** realizuje prace przedwdrożeniowe w ramach tego projektu.

PLL LOT prowadził projekt we współpracy z **Siecią Badawczą Łukasiewicz - Instytutem Lotnictwa (ILOT)**. W ramach zawartej umowy pomiędzy ILOT i LOT, w 2023 r. została obliczona rzeczywista emisja gazów cieplarnianych z samolotów PLL LOT za 2022 r. Z obliczeń wynikało, że faktyczne emisje szkodliwych składników gazów wylotowych z silników samolotów PLL LOT w polskich portach lotniczych są dla CO₂ mniejsze o 32%, NO_x o 28%, CO o 47% i HC o 46% w porównaniu z wynikami obliczeń na podstawie wskaźników emisji ustalonych przez ICAO. Wykonanie obliczeń rzeczywistej emisji w cyklu LTO dla wszystkich lotnisk znajdujących się w Polsce przyniosło PLL LOT z tytułu opłat środowiskowych za 2022 r. oszczędności w kwocie 58,000 PLN (po odjęciu kosztów raportu) w stosunku do wskaźników przyjętych przez ICAO.

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

Podmioty:

Zarządzający portami lotniczymi

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

Agenci handlingowi

PPL prowadzi rozmowy z podmiotami zainteresowanymi obsługą ruchu cargo na lotnisku Warszawa-Radom. W styczniu 2025 r. zawarto list intencyjny w przedmiotowej sprawie, analizowane są też potrzeby i uwarunkowania uruchomienia obsługi frachtu lotniczego z lotniska w Radomiu. Nowa Koncepcja rozwoju Lotniska Chopina przewiduje zmiany w infrastrukturze lotniska z uwzględnieniem cargo. Analizie potrzeb na rzecz rozbudowy poddane zostały obszary infrastruktury lotniczej dedykowanej dla przewoźników pasażerskich jak również przewoźników cargo. Koncepcja rozbudowy lotniska zakłada dostosowanie infrastruktury lotniskowej pod kątem przewoźników cargo zarówno w aspekcie płaszczyzn postojowych jak również pozostałej infrastruktury.

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

Na **Lotnisku Zielona Góra-Babimost** istnieje terminal CARGO ale do chwili obecnej nie są obsługiwane takie przewozy. PPL rozważa ich uruchomienie.

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury planuje rozwój infrastruktury cargo, obejmujący magazyn temperaturowy do przechowywania świeżych produktów, usprawnioną obsługę naziemną frachtu oraz organizację konsolidacji lotniczych przesyłek cargo. Dzięki temu lotnisko stanie się bardziej atrakcyjne dla przewoźników cargo zarejestrowanych w Polsce, zwiększając efektywność operacyjną i otwierając nowe możliwości eksportowe dla firm z Warmii i Mazur.

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

Jak poinformował **Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego** terminal cargo w **Porcie Lotniczym w Lublinie** został oddany do użytku pod koniec 2024 r.

Zarządzający **Portem Lotniczym Rzeszów** w 2024 r. dokonał inwestycji polegającej na zakupie terminala cargo wraz z niezbędną infrastrukturą i wyposażeniem (5 tys m. kw.).

Zarządzający **Portem Lotniczym Poznań-Ławica** poinformował, że modernizacja infrastruktury do obsługi szerokokadłubowych statków powietrznych stwarza potencjał do zwiększenia udziału cargo lotniczego w porcie lotniczym.

W **Porcie Lotniczym Kraków-Balice** zrealizowana została inwestycja budowy nowego terminala CARGO. Na dzień sporządzenia sprawozdania trwają prace związane z przygotowaniami do operacyjnego uruchomienia nowego obiektu, który zwiększy dwuipółkrotnie dostępną powierzchnię magazynową (z 700 m.kw. do ponad 1800 m.kw.) oraz usprawni operacje załadunku i rozładunku towarów z pojazdów ciężarowych. Planowane uruchomienie nowego obiektu - maj 2025 r.

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

W ramach działania **WELCOME Airport Services Sp. z o.o.**, której wyłącznym udziałowcem jest **PPL**, rozbudowuje swoją infrastrukturę w celu zagospodarowania wyraźnie rosnącego w ostatnich latach zapotrzebowania na obsługę ruchu cargo na **Lotnisku Chopina w Warszawie**. Spółka WELCOME uzyskała decyzję o pozwoleniu na budowę hali magazynowej Cargo 3, zwiększającej obecną powierzchnię magazynową o ok. 3 tys. m² oraz podpisała umowę na najem kolejnego obiektu magazynowo-biurowego Cargo 4, którego wielkość jest określona na ponad 11 tys. m². Rozpoczęcie użytkowania Cargo 4 planowane jest we wrześniu 2025 r.

Spółka **LSAS** wchodząca w skład PGL przygotowuje projekt modernizacji i rozbudowy Terminala Cargo znajdującego się przy Lotnisku Chopina w celu zwiększenia zdolności obsługi wolumenu Cargo. W założeniach brane są pod uwagę również podmioty operujące na terenie LS Cargo Park (m.in. Poczta Polska). Działania mają na celu zwiększenie przychodów poprzez większą powierzchnię magazynową oraz poprawę procesów operacyjnych. Spółka przygotowała koncepcje, długoterminowy plan rozbudowy oraz uzyskała decyzję zatwierdzającą projekt zagospodarowania terenu i projekt architektoniczno-budowlany. Budżet projektu wyniesie ponad 80 mln PLN. Trwa przygotowywanie biznesplanu przedsięwzięcia i uzyskiwanie zgód korporacyjnych. Dodatkowo zostały podjęte działania mające na celu zabudowanie otwartych powierzchni lekkimi konstrukcjami magazynowymi oraz pozyskanie aktywnych kontenerów chłodniczych na gotowe jednostki ładunkowe aby zapewnić ciągłość łańcucha chłodniczego.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Zarządzający portami lotniczymi

Jednostki samorządu terytorialnego

W 2024 r. **Ministerstwo Infrastruktury** rozpoczęło cykl spotkań z przedstawicielami branży lotniczej i logistycznej cargo w celu identyfikacji barier rozwojowych oraz znalezienia i wdrożenia potencjalnych rozwiązań.

PPL podjął rozmowy z podmiotem zajmującym się logistyką, w celu prowadzenia działań zmierzających do aktywowania przewozu cargo lotniczego z wykorzystaniem **Lotniska Warszawa-Radom** oraz parku logistycznego powstającego w niewielkiej odległości od lotniska. Współpraca ta prowadziłaby do integracji transportu lotniczego, drogowego i kolejowego.

PPL analizuje potencjał otoczenia **Lotniska Zielona Góra-Babimost** w kontekście wykorzystania transportu lotniczego CARGO przy udziale innych rodzajów transportu.

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury rozwija magazyn celny czasowego składowania, który usprawni obsługę frachtu importowego i integrację transportu lotniczego cargo z segmentem air cargo oraz RFS. Dzięki temu lotnisko zyska na efektywności jako węzeł multimodalny, umożliwiając sprawniejszy przepływ towarów i lepsze połączenie transportu lotniczego z siecią drogową.

Port Lotniczy Poznań-Ławica prowadzi rozmowy z podmiotami z sektora logistyki - w celu lokalizacji w sąsiedztwie centrów przeładunkowych (w czym pomocny może być zarówno o rozwój kolei, jak i ukierunkowanie na produkcję wodoru). Taka dostępność w przyszłości może procentować rozwojem w sektorze cargo lotniczego.

Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice realizuje projekt dofinansowany ze środków UE tj. "Budowy multimodalnego węzła do przeładunku towarów i paliw w oparciu o bocznice kolejową". Przystąpiono do realizacji opracowania projektu budowy nowego terminala cargo.

W **Porcie Lotniczym Gdańsk** realizowano rozbudowę infrastruktury magazynowej, centrum operacyjnego dla kurierów cargo - prace koncepcyjne (DHL).

Jak poinformował **Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego** organizator kolejowych przewozów regionalnych obecnie finansuje kursowanie 9 par pociągów regionalnych oraz deklaruje możliwość zwiększenia liczby pociągów do około 22 par na dobę w przypadku modernizacji i elektryfikacji linii nr 402 i 434 z jej rozbudową wokół lotniska do włączenia w linię nr 401 co może przyczynić się do lepszego skomunikowania **Portu Lotniczego w Szczecinie**.

Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego przekazał informację, że w Planie Generalnym **Portu Lotniczego Warszawa-Modlin** przewiduje się rozwój infrastruktury cargo po stronie północnej lotniska. Obecnie, w ramach dokumentacji budowy linii kolejowej do MPL Warszawa-Modlin, planowana jest budowa stacji towarowej w pobliżu lotniska, z której będzie możliwość wyprowadzenia bocznicy na teren lotniska w miarę potrzeby. Ponadto poprawia się dostępność portu za pomocą inwestycji realizowanych przez GDDKiA - budowa drogi S7 na odcinku Płońsk - Warszawa. W celu obsługi ewentualnej infrastruktury cargo na lotnisku konieczne będzie zapewnienie dostępu drogowego do północnej strefy lotniska.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. zdrowia

Minister właściwy ds. finansów publicznych

Minister właściwy ds. transportu

Zarządzający portami lotniczymi

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

Minister Zdrowia oraz **Minister Finansów**, w ramach przedmiotowego sprawozdania, nie wskazali realizowanych inicjatyw, które wpisywałyby się w zakres tego działania.

W okresie sprawozdawczym w **Ministerstwie Infrastruktury** rozpoczęto, przy udziale przedstawicieli branży cargo lotniczego w Polsce, analizę barier celno-podatkowych, które wpływają na rozwój rynku cargo lotniczego.

W opinii **PPL** oczekiwania ze strony służb państwowych dotyczące poprawy warunków ich funkcjonowania na lotnisku, rozwiązywane są na bieżąco. Zadanie to jednak uzależnione jest od poziomu możliwości finansowych Wojewody właściwego ze względu na lokalizację lotniska. W przypadku braku zapewnienia finansowania, część usprawnień jest oddalana w czasie (np. doposażenie lotniska Warszawa-Radom w bramki radiometryczne w strefie Pax-check - odłożone w czasie z powodu braku środków finansowych).

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury jest międzynarodowym lotniskiem regionalnym, jednakże funkcjonuje w ramach dodatkowego lotniczego przejścia granicznego zamiast jak pozostałe lotniska regionalne stałego przejścia lotniczego. W kwietniu 2024 r. Spółka złożyła wniosek na ręce Pana Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, na podstawie art. 16 ust. 2 Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, w zakresie ustalenia dla Portu Lotniczego Olsztyn – Mazury stałego, lotniczego przejścia granicznego.

Na **Lotnisku Katowice-Pyrzowice** ze względu na liczbę obsługiwanych pasażerów (6,39 mln w 2024 r.) oraz ilość obsługiwanych towarów (blisko 40 tys ton w 2024 r.) służba celna posiada dwa odrębne oddziały osobowy i towarowy. Pozostałe służby weterynaryjne oraz epidemiologiczne wykonują swoje zadania jeżeli jest taka potrzeba.

Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego poinformował, że w **Porcie Lotniczym w Lublinie** zapewnione są wszystkie rodzaje obsługi celnej, sanitarnej i weterynaryjnej.

W **Porcie Lotniczy Rzeszów-Jasionka**, w okresie sprawozdawczym, utrzymywane było profesjonalne zabezpieczenie medyczne (zespoły ratownictwa medycznego) dla zwiększonego ruchu humanitarnego oraz stała współpraca pomiędzy służbami sanitarno-epidemiologicznymi, a służbami medycznymi.

Na **Lotnisku Poznań-Ławica** uruchomiono stały punkt medyczny z dostępnością karetek pogotowia. Odrębnie kadra LSRG regularnie przechodzi szkolenia z reakcji na sytuacje medyczne i epidemiologiczne.

W **Porcie Lotniczym Gdańsk** rozbudowano terminal pasażerski, z uwzględnieniem realizacji pomieszczeń dla służb celnych, sanitarnych, weterynaryjnych oraz epidemiologicznych.

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

Podmioty:

Urząd Lotnictwa Cywilnego

W okresie sprawozdawczym nie została wykonana przez **ULC** kompleksowa analiza zagadnienia dotyczącego wsparcia podmiotów rynku lotniczego w zakresie pozyskania statusu znanego nadawcy.

Pomimo powyższego, w ramach sprawozdania ULC poinformował, że w zakresie pozyskania statusu znanego nadawcy pracownicy ULC udziela niezbędnych informacji zainteresowanym podmiotom. Ponadto na stronie internetowej ULC zamieszczone są szczegółowe informacje na temat m.in. przebiegu zatwierdzenia ww. podmiotów, w tym znanego nadawcy oraz zamieszczono wzory dokumentów niezbędnych do wypełnienia w procesie uzyskania statusu, wzór programu ochrony znanego nadawcy oraz dodatkowo ulotkę informacyjną, w której zawarto wszystkie istotne informacje na temat znanego nadawcy. Do końca 2024 r. w Polsce prowadziło działalność 66 zarejestrowanych agentów, 16 znanych nadawców i 1 zatwierdzony przewoźnik drogowy (ci ostatni wyznaczani są dopiero od połowy 2024 r.). W ostatnim roku nikt nie występował z wnioskiem o nadanie statusu znanego nadawcy, natomiast wyznaczono 7 nowych zarejestrowanych agentów i 1 zatwierdzonego przewoźnika drogowego.

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

Podmioty:

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Na stronie internetowej **ULC** stworzono bazy danych w postaci: rejestru lotnisk, ewidencji lądowisk, rejestru lotnisk cywilnych (RLC) i ich powierzchni ograniczających przeszkody (OLS), a także serwis przeszkód lotniczych. Powyższe bazy danych są na bieżąco aktualizowane i rozbudowywane, szczególnie w kierunku powierzchni ograniczających przeszkody.

Działanie: Analiza regulacji i barier administracyjnych oraz obszarów łamania regulacji przez użytkowników i propozycja adekwatnych rozwiązań.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

W ramach działania prowadzone są przez **Ministerstwo Infrastruktury** oraz **Urząd Lotnictwa Cywilnego** prace nad zmianą Ustawy o zmianie prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw m.in. w zakresie art. 93 Ustawy prawo lotnicze dotyczącego lądowisk i innych miejsc startów i lądowań. Celem projektowanej ustawy jest utworzenie mechanizmów zapewniających podniesienie poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych wykonywanych na lądowiskach oraz osób i mienia w otoczeniu lądowisk, jak również dających możliwość skutecznego ograniczenia negatywnego ich oddziaływania na środowisko.

Drugim tematem w tym zakresie jest dostosowanie do obowiązujących przepisów europejskich i ograniczenie zakresu stosowania zakazu lotów nad miastami. Trwają prace nad zmianą treści rozporządzenia, w tym nad ograniczeniem wielkości stref zakazu lotów. Oba ww. projekty ujęte są planie prac legislacyjnych **Prezesa ULC i Ministra Infrastruktury** na 2025 r.

Działanie: Rozwój małych lokalnych lotnisk i lądowisk ukierunkowanych na szeroko rozumiany niekomercyjny ruch General Aviation obejmujący również loty biznesowe i prace lotnicze.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Jednostki samorządu terytorialnego

Prywatne podmioty lotnicze

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

Poza działaniami opisanymi w ramach sprawozdania z Kierunku interwencji nr I należy dodatkowo poinformować, że w **Porcie Lotniczym w Lublinie** można zaobserwować stały wzrost rozwoju segmentu ruchu niekomercyjnego.

Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego poinformował, że w bliskiej odległości **Lotniska Zielona Góra-Babimost** znajduje się lokalne lotnisko **Aeroklubu Ziemi Lubuskiej**, które ze względu na położenie idealnie nadaje się do obsługi małego lotnictwa GA. Położone w północnej części Zielonej Góry na obszarze ca. 70 ha stwarza idealne warunki dla rozwoju sportów lotniczych. Podejmowane były próby wpisania lotniska aeroklubowego do infrastruktury krytycznej i wykonanie działań modernizacyjnych celem poprawy stanu lotniska (utwardzenie pasa startowego i dróg kołowania). W zakresie **Lotniska Zielona Góra-Babimost** podjęcie przez **Samorząd Województwa Lubuskiego** współpracy z Wojskiem celem przywrócenia wojskowo/cywilnego charakteru lotniska powinno przyczynić się do rozszerzenia czasu pracy służb ATS. Wymagane byłoby również rozważenie przez Zarządzającego lotniskiem poszerzenia oferty paliw dla innych typów statków powietrznych GA.

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

Podmioty:

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

Jednostki samorządu terytorialnego

W okresie sprawozdawczym jednostki wskazane w Polityce lotniczej nie przeprowadzały analizy dostępności aglomeracji warszawskiej dla lotnictwa ogólnego.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

W okresie sprawozdawczym Rzeczpospolita Polska aktywnie uczestniczyła w pracach Rady UE nad nowelizacją rozporządzenia 261/2004. W dniu 5 czerwca 2025 r. w trakcie posiedzenia Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (TTE) zostało przyjęte porozumienie polityczne w zakresie rozporządzenia ws. praw pasażerów w transporcie lotniczym.

Polska prezydencja zdecydowała się wznowić prace w tym zakresie, ponieważ przepisy dot. praw pasażerów lotniczych nie były aktualizowane od 20 lat, co wraz z szerokim orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości UE powodowało brak przejrzystości prawnej dla pasażerów i linii lotniczych. Po wielu wysiłkach i intensywnych negocjacjach, podejmowanych również na marginesie posiedzenia, polska prezydencja wypracowała historyczny kompromis akceptowalny dla większości państw członkowskich UE.

Przyjęte rozwiązania w sposób jasny i przejrzysty regulują prawa pasażerów. Zapewniają one wysoką ochronę podróżujących i uwzględniają działalność operacyjną przewoźników. W efekcie Rada wzmacnia dotychczasowe i wprowadza nowe regulacje zapewniając około 30 nowych praw pasażerów, takich jak m.in. wyższe kwoty odszkodowania za opóźnienie lotu na terenie UE czy realną pomoc w zakresie informowania pasażera w przypadku anulowania lotu, uporządkowanie kwestii tzw. „opóźnienia na płycie lotniska”, w ramach której pasażerom oczekującym w samolocie na opóźniony start zostanie zagwarantowane prawo do otrzymania wody czy skorzystania z toalety.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Rzecznik Praw Pasażerów

Z uwagi na to, że prace nad nowelizacją rozporządzenia nr 261/2004 dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów o którym mowa w działaniu przesunęły się na 2025 r. działanie pozostaje częściowo opóźnione.

Po przyjęciu odpowiednich przepisów UE konieczne będzie dostosowanie prawa krajowego w tym zakresie.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego

Minister właściwy ds. gospodarki

Minister właściwy ds. transportu

Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych

Działanie dotyczące wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług należy uznać za zrealizowane z uwagi na przyjęcie w dniu 26 kwietnia 2024 r. ustawy o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731). Przepisy ustawy wejdą w życie 28 czerwca 2025 r. i od tej daty podmioty gospodarcze powinny wprowadzać na rynek produkty spełniające wymagania dostępności oraz oferować i świadczyć dostępne usługi. Ma to duże znaczenie dla poprawy jakości życia osób z niepełnosprawnościami, które będą z nich korzystać.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych

W okresie sprawozdawczym nie została przeprowadzona nowelizacja przepisów dotyczących ochrony praw pasażerów z uwzględnieniem rozwoju nowych technologii i ochrony osób niepełnosprawnych.

Kierunek interwencji V – Wsparcie badań, edukacji i rozwoju.

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

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

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

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

Minister Infrastruktury udziela publicznym uczelniom dotacje podmiotową na realizację zadań związanych z utrzymaniem powietrznych statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr powietrznych na podstawie art. 460 ust. 7 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2023 r. poz. 742 ze zm.). W 2024 roku dwie uczelnie objęte ww. dotacją: PANS w Chełmie i Politechnika Śląska uzyskały certyfikat organizacji szkolącej kontrolerów ruchu lotniczego, uprawniający do prowadzenia szkolenia wstępnego kończącego się wyszkoleniem do licencji kontrolera ruchu lotniczego – praktykant. To oznacza, że wraz z Lotniczą Akademią Wojskową w Dęblinie, 3 uczelnie publiczne otrzymują wsparcie na kształcenie kontrolerów ruchu lotniczego, którzy być może w przyszłości będą stanowili kadry na potrzeby CPK.

W Polityce lotniczej wskazano na istotność zapewnienia edukacji kadr operacyjnych i technicznych w obszarze służb ruchu lotniczego na potrzeby, w szczególności realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego. W tym zakresie **PAŻP** poinformował, że dostrzega konieczność zmiany terminu działania ze względu na zmianę w harmonogramie realizacji CPK.

W opinii **Spółki CPK** zakres przedmiotowego działania obejmuje przede wszystkim następujące wątki: zapewnienie kadr dla Spółki, wykorzystanie szans rozwojowych regionu - rozwój kształcenia na Obszarze otoczenia CPK (poprawa standardów infrastrukturalnych, rozwój kadr szkolnych, upowszechnianie informacji o możliwościach dla młodych ludzi), wsparcie zaangażowania interesariuszy samorządowych w tematy edukacyjne, wsparcie mieszkańców w dostępie do wysokiej jakości edukacji i kształcenia, poprawa jakości edukacji i kształcenia w zawodach dot. lotnictwa - skala ogólnopolska, rozwój naukowo-techniczny w tematach znajdujących się w orbicie zainteresowania CPK.

Podstawowe zagadnienia planowane przez **Spółkę CPK** do zaadresowania w temacie kadr i edukacji są następujące: przeprowadzenie diagnozy sytuacji dotyczącej jakości oferty dotyczącej edukacji i kształcenia w regionie i skali ogólnopolskiej; ustalenie potrzeb CPK oraz pracodawców (obecnych i potencjalnych) w Regionie; źródła kadr o odpowiednich kwalifikacjach w odpowiedniej liczbie i w wymaganym czasie, a CPK w rozwoju oferty edukacji i kształcenia w Regionie; przygotowanie Planu zapewnienia kadr dla CPK.

W ramach tematu realizowane są już w chwili obecnej następujące działania: **Branżowe Centra Umiejętności** w Grodzisku Mazowieckim oraz w Radomiu/Kielcach; **Rada ds. Sektorowych w obszarze Lotnictwa** (w okresie sprawozdawczym na etapie odwołania od decyzji PARP); projekt umowy dotyczącej współpracy dot. szkoleń, edukacji pomiędzy CPK a PAA i PPL; a także inwentaryzacja porozumień Spółki z uczelniami i innymi

interesariuszami (Uczelnie wyższe wychodzą z propozycjami kierunków, których absolwenci mogą być zatrudniani przy projekcie, dzięki czemu możliwe jest badanie zapotrzebowania Spółki na absolwentów określonych kierunków studiów, a także możliwości ich zapewnienia przez uczelnie).

Projekt Strategii rozwoju Obszaru otoczenia CPK zawiera odniesienia do realizacji działań w zakresie tematyki edukacyjnej (np. Plan działań na rzecz rynku pracy; Dostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy Obszaru otoczenia CPK; Wspieranie rozwoju przyjaznej i dostępnej infrastruktury społecznej).

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. oświaty i wychowania

Minister właściwy ds. transportu

Minister Obrony Narodowej

Uczelnie kształcące personel lotniczy

Wojskowe ośrodki kształcenia lotniczego

W zakresie działania **Ministerstwo Edukacji Narodowej** (dalej: MEN) poinformowało o organizacji spotkania branżowego dla branży transportu i przemysłu lotniczego w ramach realizacji projektu "Porozumienie branżowe na rzecz kształcenia i szkolenia zawodowego. Zwiększanie udziału przedstawicieli i przedstawicielek branż w rozwoju kształcenia zawodowego i uczenia się w miejscu pracy". Kluczowi przedstawiciele branży transportu lotniczego i przemysłu lotniczego w Polsce wzięli udział w zorganizowanym przez MEN w dniu 10 grudnia 2024 r. spotkaniu branżowym poświęconym perspektywom rozwoju kształcenia zawodowego w tym sektorze, w którym obecnie kształcą się ponad 10 tys. uczniów. Najwięcej z nich, bo ponad 6 tys., uczy się w zawodzie technik eksploatacji portów i terminali, ponad 2100 w zawodzie technik lotniskowych służb operacyjnych, ponad 1750 w zawodzie technik mechanik lotniczy, a niewiele ponad 400 w zawodzie technik awionik. Ponadto blisko 130 uczniów kształcą się w zawodzie eksperymentalnym technik obsługi pasażerów w przewozach lotniczych, morskich i lądowych.

Ww. wydarzenie miało również na celu pozyskanie przedstawicieli biznesu do trwałej współpracy z resortem edukacji w rozwoju edukacji branżowej. Podczas spotkania z udziałem lotniczych organizacji branżowych oraz największych firm zrzeszonych w **PGL**, jak i tych działających w przemyśle lotniczym, omówiono aktualne potrzeby sektora w zakresie wykwalifikowanej kadry pracowniczej, w tym zapotrzebowanie na specjalistów w zawodach związanych z transportem i przemysłem lotniczym. Przedstawiciele branży zadeklarowali współpracę z MEN w przygotowaniu nowych podstaw programowych, dzięki którym absolwenci szkół będą lepiej przygotowani do podjęcia pracy w charakterze wykwalifikowanych pracowników. Branża jest również gotowa wspierać resort edukacji w promocji kształcenia zawodowego.

Ponadto MEN wraz z przedstawicielami innych resortów, w tym **Ministerstwa Infrastruktury**, uczestniczyli w opracowaniu i modyfikacji w 2024 r., w ramach projektu „Kontrakt Branżowy dla Sektora Przemysłu Lotniczego – Zrównoważone lotnictwo”, zapisów kontraktu w części dot. propozycji działań w obszarze kapitału ludzkiego.

MEN stale rozwija platformę INFOZAWODOWE (infozawodowe.men.gov.pl). Platforma pełni funkcje doradczo-promocyjną przy realizacji zadań poprzez m.in. możliwość zamieszczania materiałów dotyczących kształcenia w branży transportu i przemysłu lotniczego, ma na celu wspieranie szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe oraz uczelni w nawiązywaniu współpracy z pracodawcami prowadzącymi działalność w danej dziedzinie, w tym z wykorzystaniem platformy INFOZAWODOWE a także celem jest zwiększenia dostępu do materiałów edukacyjnych związanych z branżą transportu i przemysłu lotniczego.

Ponadto MEN prowadziło analizy nad zasadnością wprowadzenia do katalogu zawodów szkolnictwa branżowego nowych zawodów – technik operator kontroli bezpieczeństwa oraz mechanik/operator bezzałogowych statków powietrznych.

Na podstawie art. 460 ust. 7 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2023 r. poz. 742 ze zm.) Ministerstwo Infrastruktury udziela publicznym uczelniom dotacje podmiotową na realizację zadań związanych z utrzymaniem powietrznych statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr powietrznych. Podział dotacji pomiędzy uczelnie dokonywany jest zgodnie z algorytmem określonym w załączniku nr 4 do rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 9 września 2019 r. w sprawie sposobu podziału środków finansowych na utrzymanie i rozwój potencjału dydaktycznego oraz potencjału badawczego znajdujących się w dyspozycji ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego i nauki oraz na zadania związane z utrzymaniem powietrznych statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr powietrznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 305 z późn. zm.).

Zgodnie z zapisami ww. rozporządzenia na wysokość dotacji dla danej uczelni wpływ mają następujące czynniki: liczba studentów objętych szkoleniem lotniczym na dotowanych ścieżkach kształcenia z uwzględnieniem współczynników wagowych określających kosztowność szkolenia, liczba studentów, którzy otrzymali zaświadczenie o ukończeniu pełnego szkolenia lotniczego z wynikiem pozytywnym oraz wysokość środków udzielonych w poprzednim roku. Informacje o liczbie studentów wynikają z danych przekazywanych przez poszczególne uczelnie, według stanu na dzień 30 listopada roku poprzedzającego podział dotacji.

Obecnie jest 5 beneficjentów dotacji:

- Politechnika Śląska;
- Politechnika Poznańska;
- Politechnika Rzeszowska
- Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie;
- Państwowa Akademia Nauk Stosowanych w Chelmie

W 2024 r. w szkoleniach lotniczych uczestniczyło łącznie 959 studentów cywilnych studiów stacjonarnych, (o 3 studentów więcej niż 2023 r.). Najliczniejszą grupę stanowią studenci pilotażu – ponad 60% ogółu szkolonych. W ramach przyznanego dofinansowania uczelnie przeprowadziły szkolenia w kierunku uzyskania licencji pilota samolotowego ATPL(A), licencji pilota śmigłowcowego zawodowego CPL(H), licencji mechanika lotniczego, licencji praktykanta kontrolera ruchu lotniczego oraz dyspozytora lotniczego. Łącznie 233 osoby ukończyły pełne szkolenie lotnicze o wybranej specjalności.

Uczelnie dbają o utrzymanie certyfikacji ośrodków poprzez bieżące audyty oraz starają się rozszerzać ofertę kształcenia. W 2024 roku dwie uczelnie: PANS w Chelmie i Politechnika Śląska uzyskały certyfikat organizacji szkolącej kontrolerów ruchu lotniczego, uprawniający do prowadzenia szkolenia wstępnego kończącego się wyszkoleniem do licencji kontrolera ruchu lotniczego – praktykant.

Uczelnie współpracują również z liniami lotniczymi oraz innymi organizacjami, do szkoleń wykorzystują sprzęt własny oraz wypożyczony.

W ramach działania **Akademia Sztuki Wojennej** dba o rozwój i wzbogacanie oferty kształcenia na wszystkich prowadzonych kierunkach studiów, w tym również na kierunku Lotnictwo. Kształcenie na kierunku Lotnictwo realizowane jest w ramach programów studiów przygotowanych na podstawie zweryfikowanej w praktyce wiedzy pozyskanej od reprezentantów branży lotniczej podczas dyskusji na posiedzeniach Rady Programowej oraz w czasie cyklicznie organizowanych konferencji np. "Lotnictwo cywilne wobec wyzwań przyszłości" i seminariów np. "Zarządzanie ruchem lotniczym w dobie komercjalizacji bezzałogowych statków powietrznych". Ważne dla jakości oferty kształcenia są także staże wykładowców odbywane w zagranicznych i krajowych ośrodkach naukowo-dydaktycznych i instytucjach nadzorujących lotnictwo cywilne.

Akademia Sztuki Wojennej intensywnie zachęca do podjęcia kształcenia na prowadzonych cywilnych kierunkach studiów, w tym na kierunku Lotnictwo. Regularnie w mediach społecznościowych zamieszczane są

wartościowe i angażujące treści dotyczące aktywności naukowej, dydaktycznej i studenckiej. W okresie poprzedzającym rekrutację na studia uruchamiane są płatne kampanie reklamowe w mediach masowych. Wykładowcy i studenci biorący udział w audycjach telewizyjnych i radiowych wskazują na korzyści wynikające ze studiowania na kierunku Lotnictwo. W czasie wizyt w szkołach średnich uczniowie są zapoznawani z perspektywami rozwoju branży lotniczej oraz zachęceni do podjęcia świadomej decyzji o dalszej edukacji. Dla uczniów tych szkół organizowany jest "Konkurs wiedzy lotniczej", który cieszy się rosnącą popularnością i pozwala młodzieży poszerzyć swoją wiedzę w tej dziedzinie. Dodatkowo, urządzone są "Dni Otwarte", podczas których przyszli studenci mogą zapoznać się z wykładowcami i studentami oraz dowiedzieć się więcej o programach studiów. Ponadto, każdorazowo kiedy organizowane są Wojskowe Targi Służby i Pracy wykładowcy i studenci Akademii namawiają do skorzystania z oferty kształcenia na cywilnych kierunkach, w tym na kierunku związanym z lotnictwem.

Politechnika Poznańska od lat angażuje się w rozwój i promocję kształcenia lotniczego na poziomie ponadpodstawowym, zapewniając wysokiej jakości edukację dostosowaną do potrzeb dynamicznie rozwijającego się sektora lotniczego. Centrum Kształcenia Lotniczego ATO-46 oferuje specjalistyczne programy, w tym szkolenia do uzyskania licencji pilota liniowego ATP(L) frozen oraz szkolenia dla mechaników lotniczych PART.147 kategoria B1.2. Politechnika Poznańska również na drugim stopniu studiów realizowała studia dualne w porozumieniu z **PAŻP**.

Obecnie kształcenie lotnicze na **Politechnice Śląskiej** realizowane jest na dwóch kierunkach kształcenia:

1. Transport w specjalnościach – studia I-go i II-go stopnia: Nawigacja powietrzna; Mechanika i eksploatacja lotnicza, Zarządzanie Ruchem Lotniczym, Obsługa naziemnych systemów zabezpieczenia lotów.
2. Inżynieria lotnicza i kosmiczna w specjalnościach:
 - i. studia I-go stopnia: Projektowanie statków powietrznych, Projektowanie i eksploatacja silników lotniczych, Materiały lotnicze, Logistyka lotnicza;
 - ii. studia II-go stopnia: Napędy w lotnictwie i Kosmonautyce, Metody projektowania i symulacji w inżynierii lotniczej i kosmicznej, Nowoczesne technologie i materiały w lotnictwie i kosmonautyce, Inżynieria kosmiczna, Systemy logistyczne w transporcie lotniczym, Bezzałogowe statki powietrzne.

Na obu kierunkach w specjalnościach lotniczych studiuje ok. 600 studentów. W Politechnice Śląskiej funkcjonuje **Centrum Kształcenia Kadr Lotnictwa Cywilnego Europy Środkowo-Wschodniej**, które realizuje zadania w trzech zasadniczych obszarach:

- a) szkoleniowym, skupiony na realizacji:
 - a. specjalistycznych kursów dla personelu technicznego;
 - b. szkoleń teoretycznych i praktycznych dla specjalności lotniczych;
 - c. współpracy ze szkołami średnimi o profilach technicznych;
- b) naukowo – badawczym:
 - a. realizacja projektów badawczych w ramach BK oraz projektów partnerskich;
 - b. publikacja monografii i artykułów o tematyce dotyczącej szeroko pojmowanego lotnictwa cywilnego i problematyki transportowej;
 - c. organizacja i współorganizacja konferencji naukowych (ze względu na wprowadzone w całym kraju obostrzenia związane z zagrożeniem pandemicznym, zadanie to było realizowane w ograniczonym zakresie);
- c) promocyjnym:
 - a. udział w konferencjach i seminariach branżowych i przedsięwzięciach eventowych, w tym z wykorzystaniem sieci internetowej.

Centrum w swoich strukturach posiada certyfikowane ośrodki szkoleniowe, odpowiednio: Akademicki Ośrodek Szkolenia Lotniczego (AOSL POLSL); Ośrodek Szkolenia Mechaników Obsługi Technicznej Statków Powietrznych Part-147 (OSMOT Part-147); Akademicki Ośrodek Szkolenia Służb Ruchu Lotniczego (AOSSRL POLSL); Ośrodek Szkolenia Personelu Obsług Systemów Bezpilotowych Statków Powietrznych (OSPOSBSP).

Politechnika Warszawska kształci inżynierów chętnie zatrudnianych przez producentów sprzętu lotniczego. Jednakże, część absolwentów znajduje również zatrudnienie w firmach obsługowych, liniach lotniczych, na

lotniskach itp. Osoby te nabywają uprawnienia "personelu lotniczego" po dodatkowych szkoleniach. W chwili obecnej planowane jest rozszerzenie oferty edukacyjnej Wydziału poprzez utworzenie nowych specjalności: Eksploatacja Statków Powietrznych na studiach inżynierskich oraz Bezzałogowe Systemy Latające i Zarządzanie Bezpieczeństwem w Lotnictwie na studiach magisterskich. Zakłada się, że absolwenci specjalności Eksploatacja Statków Powietrznych będą otrzymywali wiedzę i umiejętności odpowiadające szkoleniu mechanika lotniczego do kategorii A.

Zarządzający **Portem Lotniczym Kraków-Balice** poinformował, że w Kraków Airport działa **Centrum Edukacji Lotniczej** (CEL), popularyzujące branżę lotniczą m.in. poprzez: (1) warsztaty dla uczniów z różnych poziomów edukacyjnych, także uczniów i studentów kierunków około lotniczych, w tym zajęć w strefie zastrzeżonej lotniska, (2) szkolenia dla nauczycieli i doradców zawodowych, (3) utworzenie dedykowanej platformy opisującej 70 zawodów w lotnictwie: <https://jobinair.krakowairport.pl/>, (4) roczną organizację Lotniskowych Targów Zawodowców. Kraków Airport poprzez działalność CEL jest gotowy stać się wiodącym Branżowym Centrum Umiejętności (BCU).

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. oświaty i wychowania

Minister właściwy ds. transportu

Minister Obrony Narodowej

Uczelnie kształcące personel lotniczy

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

Jak wynika z informacji przekazanych przez **MEN**:

1. w 2024 r. utworzono Branżowe Centrum Umiejętności Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Katowicach w dziedzinie: Eksploatacja portów i terminali lotniczych;
2. na początku 2025 r. utworzono Branżowe Centrum Umiejętności Eksploatacji Portów i Terminali Lotniczych w Radomiu, Branżowe Centrum Umiejętności w Dziedzinie Logistyki w Grodzisku Mazowieckim oraz Branżowe Centrum Umiejętności w Dziedzinie Przemysłu Lotniczego w Mielcu;
3. w trakcie tworzenia jest:
 - a. Branżowe Centrum Umiejętności w Krośnie, w dziedzinie: Przemysł lotniczy,
 - b. Branżowe Centrum Umiejętności w Radomiu, w dziedzinie: Logistyki.

Politechnika Poznańska aktywnie uczestniczy w inicjatywie tworzenia Branżowych Centrów Umiejętności dla branży transportu lotniczego. Jak wskazywano już wcześniej Centrum Kształcenia Lotniczego (CKL) pełni rolę ośrodka szkoleniowego, oferując szkolenia do uzyskania licencji pilota liniowego ATP(L) frozen oraz szkolenia dla mechaników lotniczych B1.2. Kształcenie realizowane jest na poziomie wyższym, a studenci kończą edukację z tytułem inżyniera.

Centrum Kształcenia Kadr Lotnictwa Cywilnego Europy Środkowo-Wschodniej w ramach **Politechniki Śląskiej** od szeregu lat prowadzi współpracę ze szkołami, z którymi posiada podpisane umowy patronackie, w zakresie nadzoru merytorycznego nad realizacją programów kształcenia oraz doszkalaniem kadry nauczycielskiej. W ramach współpracy kadra Centrum oraz studenci uczestniczą w różnego rodzaju przedsięwzięciach propagujących wśród młodzieży wiedzę techniczną.

Ponadto, w 2024 r. **Politechnika Śląska** zaangażowała się w prace związane z utworzeniem **Branżowego Centrum Umiejętności SKYPORT** we współpracy z Zakładem Doskonalenia Zawodowego w Katowicach oraz

Śląskiego Klastra Lotniczego, celem którego jest szkolenie na potrzeby szerokorozumianych kadr służb lotniskowych. Oferta Branżowego Centrum Umiejętności skierowana jest zarówno do młodzieży szkół ponadpodstawowych i studentów, jak też osób dorosłych chcących przebranżowić się, bądź zdobyć nowe lub pogłębić posiadane już kwalifikacje.

Ponadto **Politechnika Warszawska** poinformowała, że rozważa utworzenie Branżowego Centrum Umiejętności.

Minister Obrony Narodowej nie wskazał realizowanych inicjatyw, które wpisywałyby się w zakres przedmiotowego działania.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. klimatu

Minister właściwy ds. gospodarki

Minister właściwy ds. szkolnictwa wyższego i nauki

Minister właściwy ds. informatyzacji

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych

W zakresie realizacji działania prowadzono następujące inicjatywy.

PAŻP prowadzi działania badawczo-rozwojowe w ramach programu SESAR3 JU obejmującego lata 2023-2026.

PPL S.A. rozwija swoje działania badawczo-rozwojowe, dążąc do budowania podejścia opartego na dowodach (evidence-based). W tym celu podjęto współpracę z wyspecjalizowanymi ośrodkami badawczymi oraz renomowanymi firmami doradczymi w celu uzyskania rzetelnych danych oraz analiz, które stanowią będą podstawę do podejmowania strategicznych decyzji w sektorze lotniczym.

W celu uzyskania analizy kluczowych aspektów rozwoju sektora lotniczego w Polsce, PPL S.A. zleciło opracowanie czterech raportów na temat: praktyki ESG na polskich lotniskach; wpływu polskich portów lotniczych na regiony; określenia gospodarczego wpływu portów lotniczych na rozwój regionalny, w tym analiza efektów mnożnikowych w sektorze transportu, turystyki i lokalnej przedsiębiorczości; przyszłości technologii lotniskowych; aktualizacji prognoz ruchu lotniczego dla Polski.

PPL S.A. nawiązał współpracę z **Parkiem Technologii Kosmicznych** w ramach projektu, którego celem jest poprawa warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej podmiotów z sektora MŚP – rozwoju przedsięwzięć innowacyjnych w regionie. Projekt jest realizowany przy udziale **Województwa Lubuskiego, Uniwersytetu Zielonogórskiego, Centrum Badań Kosmicznych Polskiej Akademii Nauk** oraz **Hertz System LTD. Sp. z o.o.**

Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego współuczestniczył w realizacji projektu pn: "Opracowanie innowacyjnej technologii kontrolno-pomiarowej do obsługi wzrokowych pomocy

nawigacyjnych przy pomocy bezzałogowego statku powietrznego" ramach Działania Projekty B+R przedsiębiorstw, Poddziałania Badania przemysłowe i prace rozwojowe realizowane przez przedsiębiorstwa.

Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice stale współpracuje z Politechniką Śląską w zakresie prowadzonych wykładów i warsztatów tematycznych.

W **Porcie Lotniczym w Poznaniu** prowadzone są projekty badawcze, naukowe w zakresie udoskonalenia regulacji związanych z oddziaływaniem hałasowym lotniska i kwestią odszkodowawczą z tytułu obszaru ograniczonego.

Port Lotniczy Kraków-Balice podejmuje działania z jednostkami naukowymi (np. AGH), celem przeprowadzenia badań w zakresie działań minimalizujących wpływ funkcjonowania lotniska na środowisko naturalne. Ponadto Port współpracuje z Uniwersytetem Ekonomicznym w Krakowie w ramach projektu badawczego pn. "SOWA – Ograniczenie negatywnych skutków immisji hałasu z portów lotniczych w Polsce". Celem ogólnym badań jest analiza obszarów ograniczonego użytkowania wokół lotnisk pod kontem identyfikacji i szacowania utraty wartości nieruchomości. Ponadto współpracuje z uczelniami wyższymi w zakresie studenckich projektów naukowych oraz aplikacyjnych prac dyplomowych. W ramach wsparcia uczelni w kształceniu przyszłej kadry na potrzeby branży lotniczej zawarte zostało porozumienie z Uczelnią Łazarskiego w Warszawie, na podstawie którego MPL objął patronatem kierunek studiów pn. Zarządzanie Operacyjne Portem Lotniczym i wyraził wolę przekazywania wiedzy praktycznej i doświadczenia w funkcjonowaniu portu lotniczego.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. gospodarki

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

Zarządzający portami lotniczymi

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

W związku z tym, **PAŻP** współpracuje z ośrodkami naukowymi w celu szkolenia personelu ATS oraz zwiększenia możliwości szkolenia personelu ATSEP.

PLL LOT, zgodnie z założeniami Polityki lotniczej, prowadzi ożywioną współpracę z szeregiem uczelni i szkół wyższych nakierowaną na zwiększenie kompetencji pracowników sektora lotniczego w Polsce. W 2024 r., PLL LOT nawiązał współpracę z **Państwową Akademią Nauk Stosowanych w Chełmie** i w ramach wspierania programów szkolenia pilotów LOT oferuje programy stypendialne dla kadetów.

PLL LOT prowadzi także współpracę z: **Uniwersytetem Rzeszowskim** (m.in. w formie działań ze Stowarzyszeniem Studentów ELSA Rzeszów; Kołem Naukowym Prawa Międzynarodowego i Europejskiego), **SGH** (Stowarzyszenie Samorządu Studentów, Klub Inwestora, Consulting Club, procesowana umowa o dołączeniu do Klubu Partnera), **Uniwersytetem Warszawskim** (Stowarzyszenie Warsaw-Beijing Forum, Fundacja Rozwoju Samorządności), **Politechniką Warszawską** (Wydział Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa, Studenckie Koło Naukowe Transportu Lotniczego), **Uniwersytetem Łódzkim** (projekt "Poznaj Pracodawcę SKNA"), **Politechniką Śląską** (list intencyjny), **Międzynarodowym Kongresem Polskich Stowarzyszeń Studenckich**, **Zespołem Szkół im. Bohaterów Narwiku w Warszawie**, **Liceum im. Bitwy Warszawskiej 1920 roku w Urlach**.

LOTAMS współpracuje z uczelniami i szkołami w zakresie kształcenia lub praktyk zawodowych personelu obsługi naziemnej. W ramach umów podpisanych z uczelniami i szkołami Spółka wspiera realizację konkretnych programów edukacyjnych dedykowanych specjalnościom technicznym pożądanym w działalności MRO.

PPL S.A. podjął współpracę ze szkołami wyższymi, np. **Politechniką Warszawską**, czy **Uczelnią Łazarskiego**. **PPL S.A.** udzielał też patronatów konferencjom organizowanym przez uczelnie, a także zamierza kontynuować współpracę z uczelniami wyższymi. Planuje się podpisanie nowych umów w tym zakresie, np. z **Politechniką Poznańską i Krakowską**.

PPL S.A. prowadzi szeroko zakrojoną współpracę z ośrodkami naukowymi: współtworzy program nauczania i naucza w technikum na kierunku Technik Lotniskowych Służb Operacyjnych; **współtworzy Branżowe Centrum Umiejętności Służb Lotniskowych w Radomiu**; organizuje praktyki zawodowe dla uczniów na terenie lotniska. W terminalu **Lotniska Warszawa - Radom** funkcjonuje strefa edukacyjno - rozrywkowa "Flyport".

Na terenie **Lotniska Zielona Góra-Babimost** wyznaczono przestrzeń testową dla nowych technologii związanych z lotnictwem, transportem i logistyką. Podjęto współpracę z uczelniami i ośrodkami badawczymi w zakresie poprawy bezpieczeństwa operacji lotniczych na lotnisku

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

Natomiast **Port Lotniczy Lublin** jest uczestnikiem klastrow, które skupiają środowiska naukowe i biznes.

Zarządzający **Portem Lotniczym w Rzeszowie** współpracuje z **Politechniką Rzeszowską**.

Port Lotniczy Poznań planuje do uruchomienia w przyszłości Centrum Czystej Energii przy lotnisku, które ma zapewnić przestrzeń łączenia biznesu ze środowiskiem naukowym w dziedzinie wykorzystania OZE, w szczególności wodoru.

Jak wskazano w sprawozdaniu z realizacji poprzedniego działania **Port Lotniczy Kraków-Balice** Port podejmuje działania z jednostkami naukowymi (np. AGH).

W **Porcie Lotniczym Gdańsk** wdrożono programów praktyk/staży i współpracowano w tym zakresie z placówkami edukacyjnymi (licea, technika, szkoły wyższe).

Kluczowymi elementami misji **Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.** jest przeprowadzanie analiz i prognoz potrzeb pasażerów, partnerów biznesowych oraz mieszkańców województwa jak i rozszerzanie zakresu działalności lotniska w taki sposób by stymulować rozwój całego regionu oraz zapobiegać odpływowi potencjalnych pracowników oraz firm poprzez zapewnienie dostępności komunikacyjnej. Port Lotniczy Bydgoszcz zapewnia warunki do kooperacji między biznesem a ośrodkami naukowymi poprzez wspieranie rozwoju nauki i współpracy między sferą nauki i gospodarki, popieranie postępu technologicznego oraz innowacji poprzez zapewnianie szybkiego i wygodnego połączenia ze stolicą Polski, a pośrednio również ze Światem dzięki portom przesiadkowym (Warszawa-Chopin, Frankfurt) zarówno środowisku biznesowemu, które może w szybki i wygodny sposób nawiązywać kontakty niezbędne do rozwijania działalności, ale również umożliwia dogodny dostęp do krajowych jak i zagranicznych rynków pracy. Ponadto Port Lotniczy Bydgoszcz co roku współpracuje z uczelniami oraz szkołami z regionu Województwa Kujawsko – Pomorskiego, przyjmując uczniów na praktyki, tym samym umożliwiając im praktyczną naukę zawodu, dzięki której w przyszłości zasila szeregi wyspecjalizowanej kadry pracowniczej firm i placówek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Ponadto PLB S.A. ściśle współpracuje z ośrodkami akademickimi w regionie, w celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej, rozwoju regionalnych uczelni, współpracy z biznesem. Organizowane są również, we współpracy z SGiKAS projekty zwiększające poziom edukacji w obszarze lotnictwa.

Działanie: 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.

Podmioty:

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

W ramach działania **CPK Sp. z o.o.** opracowała i uzgodniła z **PAŻP** założenia służby AMS w dokumencie pt. "Cooperation between CPK/PANSA on concept of operation for Apron Management Service and Air Traffic Service" i realizuje zadanie zgodnie z przyjętym harmonogramem projektu AMS, w tym szkolenia personelu, zakładającym uruchomienie operacyjne lotniska CPK w 2032 r.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Zarządzający portami lotniczymi

Zapewnienie rozwoju i stabilnego funkcjonowania infrastruktury teleinformatycznej do zarządzania ruchem BSP w strefach kontrolowanych lotnisk jest zapewniane m.in. przez **PAŻP** w ramach toczącego się projektu PansaUTM 2.0, poprzez ciągły i płynny rozwój obecnie stosowanej wersji systemu, zapewnione zasoby merytoryczne i IT, stabilne i znane personelowi operacyjnemu ATS procedury koordynacji lotów BSP w CTR; infrastruktura trackingu ADS-B zintegrowanego z PansaUTM we wszystkich CTR.

W okresie sprawozdawczym **PPL S.A.** nawiązał współpracę z podmiotem zewnętrznym HERTZ w celu realizacji projektu e-usług - systemu antydronowego. System działa obecnie w fazie testów i daje wykonawcy możliwość naprawienia problemów i udowodnienia skuteczności systemu dla ochrony lotnictwa przed niezgłoszonymi lotami BSP w rejonie CTR EPZG.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice posiada procedurę w Instrukcji Operacyjnej Lotniska w zakresie uzyskiwania zgody na wykonanie lotu BSP jak i procedurę działania w sytuacji wystąpienia nieuprawnionej ingerencji z użyciem BSP. Podobne procedury posiada **Port Lotniczy Poznań-Ławica**.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Zarządzający portami lotniczymi

W ramach działania, w okresie sprawozdawczym, trwały prace nad nowelizacją ustawy Prawo Lotnicze w zakresie zagadnienia związanego m.in. z U-Space (umożliwiającego rozwój branży BSP).

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Działanie jest w trakcie realizacji w ramach KPO (inwestycja A2.3.1) – planowane jest powstanie 10 centrów kompetencji na terenie Polski w których będą realizowane loty BSP. Za realizację projektu odpowiedzialna jest

PAŻP, natomiast **Ministerstwo Infrastruktury** pełni rolę Instytucji Odpowiedzialnej za inwestycję (IOI) poprzez nadzorowanie projektu przy pomocy Centrum Unijnych Projektów Transportowych, które pełni funkcję Jednostki Wspierającej (JW). W ramach projektu prowadzone będą prace nad stworzeniem centrów kompetencji, w których dostępne będą zarówno usługi jak i infrastruktura umożliwiające rozwój branży w Polsce poprzez zaawansowane loty BSP - jako IOI (Instytucja Odpowiedzialna za Inwestycję).

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

**Zarządzający portami lotniczymi
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej**

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

Ponadto w jego realizację wpisuje się udział przedstawicieli **ULC** pracach grupy roboczej Komisji Europejskiej – Integrated Risk Assessment Group, dotyczących oceny ryzyka wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji przy wykorzystaniu dronów, jak również działań legislacyjnych ograniczających zagrożenie.

W 2024 r. przeprowadzono serię testów systemów antydronowych na **Lotnisku Chopina w Warszawie** i **Porcie Lotniczym Zielona Góra-Babimost** oraz w okolicach tych lotnisk. Przedstawione przez firmy krajowe i zagraniczne rozwiązania technologiczne nie uzyskały pozytywnej opinii ze strony zarządzającego lotniskiem. Obecnie, działania na wypadek zaobserwowania BSP w rejonie lotniska bądź na lotnisku uwzględnione są w Instrukcji Operacyjnej Lotniska Chopina w Warszawie.

Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn-Mazury** prowadzi akcję „Bezpieczne lotnisko”, w ramach której piloci BSP, lokalna społeczność oraz jednostki samorządu terytorialnego, informowani są o wymaganiach dot. bezpiecznego użytkowania dronów w okolicy lotniska oraz w ATZ EPSY.

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

Port Lotniczy Poznań-Ławica posiada Procedurę postępowania z bezzałogowymi statkami powietrznymi (BSP) w rejonie lotniska, w INOPL-EPPO. Podobne procedury antydronowe obowiązują w **Porcie Lotniczym w Gdańsku**.

W **Porcie Lotniczym Bydgoszcz** trwa bieżąca analiza stanu prawnego w ramach posiedzeń Zespołu Ochrony Lotniska (dalej: ZOL). Włączenie w skład członków ZOL przedstawiciela Policji KWP Bydgoszcz odpowiedzialnego z wymianę informacji na linii Policja-PAŻP. W/w rozwiązanie zapewnia skuteczne tworzenie/weryfikowanie procedur związanych z zapobieganiem i reagowaniem na zdarzenia dot. BSP.

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

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

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

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

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Zarządzający portami lotniczymi

Podmioty lotnicze

W ramach działania we współpracy **Ministerstwa Infrastruktury** z **ULC** został zaktualizowany Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (opublikowano Krajowy Plan Bezpieczeństwa na lata 2024-2026, a później Krajowy Plan Bezpieczeństwa na lata 2025 – 2027). Wcześniej ULC przeprowadził konsultacje projektu tego dokumentu. Projekt został udostępniony na oficjalnej stronie internetowej ULC. O procesie konsultacji informował także komunikat zamieszczony na stronie resortu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, który był pomysłodawcą przedmiotowych konsultacji.

ULC realizuje proces wdrażania oraz bieżącego nadzoru nad obszarem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (dalej: SMS) w podmiotach lotniczych poprzez systematyczne kontrole, monitorowanie wskaźników poziomu bezpieczeństwa (SPIs) oraz coroczną ocenę wdrożenia SMS za pomocą "Narzędzia oceny systemu zarządzania EASA". ULC w ramach działań promocyjnych zwiększa świadomość podmiotów lotniczych w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem i ryzykiem organizując coroczne konferencje poświęcone bezpieczeństwu lotniczemu, przeprowadzając spotkania grupy roboczej SMS oraz wydając biuletyny bezpieczeństwa.

Na Lotnisku Chopina w Warszawie wdrożono system SMS, w ramach którego analizowane są informacje pochodzące z systemów zgłaszania obowiązkowego/dobrowolnego dot. zdarzeń/zagrożeń zidentyfikowanych na lotnisku w Warszawie. Wynikiem ww. analiz są ustalenia przyczyn zdarzeń/zagrożeń, poziomu ryzyka z nimi związanego (zarządzanie ryzykiem), a także działania profilaktyczne mające na celu zapobieganie ich ponownemu wystąpieniu bądź ograniczanie ich skutków. Cele bezpieczeństwa (safety objectives/targets) zostały wskazane w Podręczniku Systemu Bezpieczeństwa. Proaktywne podejście do kwestii bezpieczeństwa Lotnisko Chopina realizowało m.in. poprzez:

- a) identyfikację zagrożeń identyfikowanych z wykorzystaniem zgłoszeń otrzymywanych poprzez system zgłoszeń dobrowolnych,
- b) analizę trendów wskaźników bezpieczeństwa wskazanych do monitorowania w KPB w LC w odniesieniu do poziomów alarmowych wyliczonych w oparciu o dane z lat poprzednich,
- c) wymianę doświadczeń z personelem SMS z pozostałych polskich portów lotniczych,
- d) uczestnictwo w konferencjach organizowanych przez ULC,
- e) analizę bezpieczeństwa opracowywaną dla planowanych zmian w działalności lotniska.

Na **Lotnisku Warszawa-Radom** i **Lotnisku Zielona Góra-Babimost** wdrożony jest proaktywny system zarządzania bezpieczeństwem. Na terenie lotniska, dotyczący całej organizacji i angażujący wszystkich pracowników lotniska. System angażuje personel poprzez dobrowolny i obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń, współpracę z SM oraz udział w analizach zdarzeń. Personel jest szkolony w zakresie SMS na każdym szczeblu. SMS propagowany jest także przez biuletyny bezpieczeństwa, politykę bezpieczeństwa, a zaangażowanie personelu oraz organizacji weryfikowane jest poprzez udział w Komitetach Bezpieczeństwa, Radzie Bezpieczeństwa oraz posiedzeniach SAG (Safety Action Group).

System zarządzania bezpieczeństwem w **Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury** obejmuje swym zakresem całą działalność organizacji, a w szczególności jej działalność operacyjną. Dodatkowo obejmuje zasięgiem również podmioty działające w strefie operacyjnej Portu Lotniczego, włącznie ze służbami żeglugi powietrznej, funkcjonującymi na mocy certyfikatu wydanego organizacji. W Warmia i Mazury Sp. z o.o. funkcjonuje System SMS, w ramach którego opracowano i przyjęto proces zapewniający identyfikację zagrożeń specyficznych dla środowiska operacyjnego lotniska i Służb Żeglugi Powietrznej. Wykorzystywane są metody reaktywne, proaktywne oraz prognozowanie (przewidywanie). W Warmia i Mazury Sp. z o. o. został opracowany i jest utrzymywany proces identyfikowania i analizy zmian, mogących mieć wpływ na poziom ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa w środowisku operacyjnym lotniska i służb żeglugi powietrznej. Kierownik Odpowiedzialny zarządza ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa związanego ze zmianą. Zarządzanie zmianą wykorzystuje istniejące procesy identyfikacji zagrożeń oraz procesy oceny bezpieczeństwa (ryzyka) i łagodzenia ryzyka. Udokumentowane strategie i procedury są opracowane w sposób ułatwiający ich stosowanie. Są jednoznacznie określone, aktualizowane oraz dostępne dla całego personelu zaangażowanego w opisane działania

Przedstawiciele **Lotniska Katowice-Pyrzowice** stale uczestniczą w spotkaniach organizowanych przez ULC w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego poinformował, że w **Porcie Lotniczym w Lublinie** wdrożony jest system SMS, który ma charakter proaktywny.

SMS w **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** został w pełni wdrożony. Świadomość załogi dotycząca funkcjonowania SMS została rozwinięta w bardzo dużym stopniu. System stanowi podstawę systemu zarządzania lotniskiem zgodnie z obowiązującym przepisami w tym zakresie.

Port Lotniczy Kraków-Balice posiada dokument, pn. Polityka bezpieczeństwa. Ponadto w porcie lotniczym prowadzone są bieżące działania monitorujące oraz audytujące poszczególne działania służb lotniskowych.

W okresie sprawozdawczym w Porcie Lotniczym Gdańsk stworzono, wdrożono i rozwijano System SMS oraz system zarządzania ochroną (SeMS).

Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. przeprowadzał szkolenia oraz budował świadomość personelu w taki sposób aby był on świadomy istniejących zagrożeń, które następnie przy pomocy dobrowolnego systemu zgłaszania mógł opisać. Takie działanie jest w stanie uchronić lotnisko od konieczności wprowadzania działań reaktywnych. Reaktywnym działaniem były również przeprowadzane analizy ryzyka dotyczące np. planowanych inwestycji i prac na terenie lotniska, które miały za zadanie zidentyfikować zagrożenia i wprowadzić w razie potrzeby działania korygujące w taki sposób by uniknąć wypadków lub incydentów.

Enter Air Sp. z o.o. poinformował, że w pełni wdrożył i stosuje procedury SMS, które służą proaktywnemu przewidywaniu zagrożeń. W Sprint Air S.A. system został wdrożony wewnątrz organizacji zgodnie z przepisami. Zostały wyznaczone w tym celu osoby funkcyjne, które w sposób stały monitorują cały proces.

W **LOTAMS** w 2024 r. został wdrożony System SMS, który spełnił wymagania rozporządzenia wykonawczego komisji (UE) 2021/1963 i przeszedł audyt ULC. Decyzją ULC z dnia 29 listopada 2024 r. została zatwierdzona zmiana Charakterystyki Organizacji Obsługowej LOTAMS (uwzględniająca wdrożenie SMS).

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

LSAS skutecznie wdrożył kompleksowy system SMS zgodny z międzynarodowymi standardami, w tym wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA). System ten nie tylko spełnia wymogi operacyjne, ale również stanowi wartość dodaną dla przewoźników lotniczych, umożliwiając skuteczniejszą współpracę w zakresie zarządzania ryzykiem i bezpieczeństwem operacyjnym.

W **Politechnice Warszawskiej** uruchomiono studia podyplomowe z zakresu SMS w Lotnictwie. Jednocześnie Politechnika planuje uruchomienie specjalności Zarządzanie bezpieczeństwem w Lotnictwie na studiach magisterskich.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

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

W ramach działania w związku z rosnącą liczbą zgłaszanych zdarzeń lotniczych **ULC** organizuje konferencje, warsztaty i spotkania grupy roboczej SMS obejmujące również aspekty systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych. Obejmują one podnoszenie świadomości podmiotów lotniczych w tym indywidualnych użytkowników statków powietrznych na temat zasadności zgłaszania zdarzeń lotniczych mającej na celu przede wszystkim podnoszenie bezpieczeństwa lotniczego poprzez identyfikację zagrożeń i ich eliminowanie.

W ramach zachęcania i podnoszenia rangi systemu zgłaszania zdarzeń, w 2017 r. ULC opracował i nieustannie promuje Deklarację w sprawie kultury bezpieczeństwa, w tym Kulturę Sprawiedliwego traktowania (Just Culture) w zakresie której promowane jest zgłaszanie zdarzeń lotniczych oraz ochrona osób zgłaszających zdarzenia. Podmioty lotnicze poprzez podpisanie takiej deklaracji, w ramach swojej kultury organizacyjnej zapewniają oraz promują zasady systemu zgłaszania zdarzeń. Na dzień 14 marca 2025 r. deklarację podpisało ponad 70 Sygnatariuszy związanych z lotnictwem. Ponadto w ramach współpracy w zakresie podnoszenia świadomości oraz zabezpieczania osób zgłaszających, w 2021 r. ULC podpisał trójstronne porozumienie z Prokuratorem Krajowym oraz PKBWL w zakresie współpracy przy podejmowaniu działań związanych

z badaniem zdarzeń lotniczych. Dodatkowo ULC nawiązał współpracę i podpisał w 2024 r. porozumienie z Urzędem Transportu Kolejowego (UTK) w sprawie powołania wspólnego zespołu opiniodawczo-doradczego ds. kultury sprawiedliwego traktowania (Just Culture).

W 2023 r. Centralna Baza Zgłoszeń, będąca elektroniczną aplikacją on-line do zgłaszania zdarzeń lotniczych, została zastąpiona przez podobną aplikację europejską ECCAIRS. Powyższe działania powodują systematyczny wzrost liczby zgłaszanych zdarzeń lotniczych np. w 2023 r. liczba zgłoszeń wynosiła 9769 podczas gdy w roku 2024 liczba ta wyniosła 12908.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Podmioty lotnicze

W celu zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym **ULC** wraz z resortem obsługującym **ministra właściwego ds. transportu** podejmował działania w zakresie zmian regulacji prawnych. Działania te wymagają kontynuacji.

Monitorowano implementację i ciągły rozwój systemu zarządzania podmiotów lotniczych w oparciu o wymogi przepisów krajowych i europejskich. Prowadzono działania dotyczące zmiany art. 93 Ustawy Prawo lotnicze.

Od 2024 r. zwiększono liczbę inspekcji na płycie RAMP lotnictwa GA (General Aviation), w tym lotnictwa ogólnego niepodlegającego pod przepisy EASA. Ponadto, do działań ULC na rzecz ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, w okresie sprawozdawczym należało także:

- a) Wdrażanie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Zintegrowany zestaw regulacji i działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa lotniczego w Polsce został określony w Krajowym Programie Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Rolą państwa jest określanie i osiąganie celów bezpieczeństwa oraz skutecznego nadzoru nad systemami zarządzania bezpieczeństwem podmiotów lotniczych. Zadanie to w okresie sprawozdawczym realizowano przez procesy certyfikacji, a następnie nadzór bieżący nad podmiotami lotniczymi w kraju.
- b) Promowanie bezpieczeństwa i budowania świadomości bezpieczeństwa, realizowane poprzez konferencje bezpieczeństwa oraz szkolenia i warsztaty organizowane przez ULC.

Zarządzający **Lotniskiem Chopina w Warszawie** realizuje projekt modernizacji centralnych stref kontroli bezpieczeństwa, w ramach której zainstalowane zostaną urządzenia EDSCB normy C3. Celem działań Zarządzającego Lotniskiem jest stosowanie najnowocześniejszego sprzętu służącego do ochrony, dlatego też w ramach ww. przetargu wprowadzono wymóg nowej funkcjonalności APIDS, która zwiększy możliwości detekcyjne urządzeń jak i też pozwoli w przyszłości na optymalizację zasobów ludzkich koniecznych do zapewnienia procesu kontroli bezpieczeństwa. Zarządzający lotniskiem na bieżąco dostosowuje działania do wymogów przepisów krajowych i europejskich w zakresie między innymi zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych.

Na lotniskach zarządzanych przez **PPL S.A.** wdrożone są proaktywne Systemy SMS. Funkcjonuje także komórka Monitorowania zgodności, nadzorująca prawidłową implementację obowiązujących przepisów m.in. w zakresie bezpieczeństwa operacyjnego. PPL S.A. bierze aktywny udział w opiniowaniu projektów aktów prawnych z dziedziny lotnictwa cywilnego, dzieląc się swoim doświadczeniem.

Głównym celem Zarządzającego **Portem Lotniczym Olsztyn-Mazury** jest zapewnienie funkcjonowania lotniska, służb AFIS, COM, MET oraz certyfikowanego agenta obsługi naziemnej, na najwyższym możliwym do

uzyskania poziomie bezpieczeństwa oraz zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia wypadków i incydentów lotniczych na lotnisku Olsztyn-Mazury oraz w ATZ EPSY. Wyniki opisujące skuteczność działania SMS są opracowywane i przedstawiane przez Pełnomocnika ds. Zarządzania Bezpieczeństwem Kierownikowi Odpowiedzialnemu oraz dla potrzeb lotniskowych komitetów bezpieczeństwa. Wyniki systemu zarządzania bezpieczeństwem opracowywane są na początku każdego roku kalendarzowego za rok poprzedni w trakcie Przeglądu Bezpieczeństwa. Najważniejszym elementem warunkującym proaktywne działanie systemu zarządzania bezpieczeństwem jest promowanie bezpieczeństwa. W Warmia i Mazury Sp. z o. o. jest on realizowane poprzez m. in. szkolenia personelu i użytkowników lotniska w zakresie wdrożonego systemu zarządzania bezpieczeństwem, upowszechnianie dokumentacji SMS - zwłaszcza Polityki Bezpieczeństwa, komunikowanie się i dzielenie informacjami na temat bezpieczeństwa, promowanie bezpieczeństwa przez Kierownictwo w całej organizacji, stosowanie zasady Just Culture, upowszechnianie wniosków z przeprowadzanych ocen bezpieczeństwa, wydawanie Wewnętrznych Biuletynów Bezpieczeństwa, przekazywanie informacji zwrotnej do osób zgłaszających zagrożenia, tworzenie atmosfery zachęcającej do brania czynnego udziału w budowaniu SMS.

W **Porcie Lotniczym w Rzeszowie** planowana jest modernizacja Punktu Kontroli Bezpieczeństwa (PKB) poprzez zakup bramek dostępu do strefy PKB, kompletnego rozwiązania EDSCB (skanery rentgenowskie do wykrywania materiałów wybuchowych dla bagażu kabinowego) w standardzie C3 oraz dostosowanie monitoringu wizyjnego obejmującego PKB.

W **Porcie Lotniczym Bydgoszcz** zakresem implementacji wszelkich wytycznych dotyczących poziomu bezpieczeństwa zajmuje się wykwalifikowany w zakresie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem personel. Zmiany wytycznych i regulacji prawnych są weryfikowane dodatkowo przez osoby odpowiedzialne za nadzór nad jakością oraz systemem SMS (w zakresie certyfikatów służb żeglugi powietrznej, zarządzającego lotniskiem oraz agenta handlingowego) a już po wdrożeniu pełną zgodność weryfikuje audytor monitorowania spełnienia wymagań. Wszystkie procesy z tym związane zostały opisane w procedurach Instrukcji Operacyjnej Lotniska Bydgoszcz.

Przewoźnik lotniczy **Enter Air Sp. z o.o.** ciągle rozszerza zakres swojej kontroli nad bezpieczeństwem i jakością. Przewoźnik uruchomił własną obsługę hangarową, która gwarantują większą kontrolę nad jakością usług.

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

Jak wynika z informacji przekazanych przez **SprintAir S.A.** system SMS wprowadzony w organizacji jest ciągle doskonalony i rozwijany w celach podnoszenia poziomu bezpieczeństwa.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. gospodarki

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Zarządzający portami lotniczymi

Wykorzystanie najnowocześniejszych technologii umożliwiających efektywną kontrolę bezpieczeństwa z uwagi na wysokie koszty zakupu sprzętu stanowi duże wyzwanie dla zarządzających portami lotniczymi w Polsce, szczególnie dla tych, które obsługują niewielką liczbę pasażerów. Resort obsługujący **ministra właściwego do**

spraw transportu we współpracy z **ULC** zainicjował działania dotyczące poszukiwania nowych, możliwych źródeł finansowania zakupów urządzeń wykorzystywanych w ochronie lotnictwa cywilnego.

W ramach działania **ULC** brał stały udział w pracach związanych z opracowywaniem aktów prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Dotyczy to zarówno zmian w przepisach Unii Europejskiej, jak i aktów krajowych, w szczególności ustawy Prawo lotnicze i jej aktów wykonawczych. Przedstawiciele ULC brali aktywny udział we wszystkich posiedzeniach tzw. Komitetu AVSEC Komisji Europejskiej, na forum którego przygotowywane są wszystkie nowe przepisy, jak i nowelizacje istniejących przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

W związku z szybko postępującym rozwojem technologicznym, wiele z tych zmian dotyczy wprowadzania do użytku coraz nowszych rozwiązań dotyczących sprzętu wykorzystywanego do kontroli bezpieczeństwa osób i przedmiotów wnoszonych do stref zastrzeżonych lotnisk i na pokłady odlatujących statków powietrznych. Wprowadzanie nowych rozwiązań formalno-prawnych w obszarze podnoszenia efektywności kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym każdorazowo poprzedzane jest, w miarę możliwości jak najwcześniejszym, informowaniem środowiska lotniczego w kraju o proponowanych zmianach, zarówno za pomocą korespondencji, klasycznej i elektronicznej, jak i podczas specjalnie organizowanych w tym celu spotkań z osobami odpowiedzialnymi za ochronę w poszczególnych podmiotach lotniczych.

Na lotniskach zarządzanych przez **PPL S.A.** zastosowano wymagane prawem rozwiązania dotyczące kontroli bezpieczeństwa podróżnych i bagażu.. Realizowane są na bieżąco szkolenia z obszaru ochrony lotnictwa cywilnego. Duży nacisk położono także na bezpieczeństwo sieci informatycznych i zasobów PPL S.A. Realizowane zadanie wymiany urządzeń EDS w Sortowni, ujednolicające system w obu sortowniach, gwarantuje najnowsze rozwiązania i wpływa na efektywność kontroli bezpieczeństwa.

PPL S.A. jest w trakcie zakupu automatycznych linii Kontroli Bezpieczeństwa, które wprost wpłyną na przepustowość w obszarze Punktów Kontroli Bezpieczeństwa oraz wprowadza najnowszą technologię opartą o tomografię komputerową zwiększająca możliwości detekcji przedmiotów zabronionych.

W 2024 r. na **Lotnisku Chopina w Warszawie** zostały przeprowadzone testy skanerów bezpieczeństwa wykorzystywanych do kontroli bezpieczeństwa pasażerów. Skanery bezpieczeństwa nie funkcjonują jak dotąd na żadnym z lotnisk na terenie RP. Pozyskana wiedza i doświadczenie stanowią podstawę do kolejnej inwestycji w zakresie modernizacji sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa. Wyniki testów są udostępniane innym portom lotniczym na terenie RP oraz ULC.

Warmia i Mazury Sp. z o.o. poinformowała, że posiada warunki formalno-prawne dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym. W chwili obecnej spełnia wszelkie wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego do kontroli bezpieczeństwa pasażerów (bramki WTMD, urządzenia ETD – do badania śladowych ilości materiałów wybuchowych, urządzenia HHMD – ręczne wykrywacze metali), osób nie będących pasażerami (bramki WTMD, ETD, HHMD) bagażu kabinowego (urządzenia konwencjonalne RTG dwugeneratorowe) rejestrowanego (urządzenia konwencjonalne RTG dwugeneratorowe). Spółka posiada również sprzęt do kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty (Cargo), - urządzenie RTG 180x180 spełniający również wymagania TSA oraz urządzenie ETD. Cały teren portu lotniczego monitorowany jest przez system CCTV – 173 kamery.

Na **Lotnisku Katowice-Pyrzowice** w ramach planu inwestycyjnego zaplanowano wymianę urządzeń wykorzystywanych do kontroli bezpieczeństwa i kontroli dokumentów.

Zarządzający **Portem Lotniczym Poznań-Lawica** poinformował, że przebudowywana strefa CSKB będzie funkcjonowała w 2025 r. w oparciu o nowoczesne standardy urządzeń kontroli bezpieczeństwa (których zakup możliwy jest dzięki dotacji unijnej). Prześwietlarki w standardzie C3 zapewnią efektywną kontrolę płynów i elektroniki, poprawią komfort pracy kontrolerom. Dodatkowe detektory do obuwia i nowoczesne security skanery umożliwią lepsze zarządzanie ryzykiem w samej strefie kontroli, jak i wykonywanych operacji lotniczych w konsekwencji.

W **Porcie Lotniczym Gdańsk** przyjęto wewnętrzne regulacje umożliwiające stosowanie najnowszych technologii, wraz z analizą rynku w zakresie pozyskania technologii umożliwiających efektywny proces kontroli bezpieczeństwa.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. informatyzacji

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Podmioty lotnicze

W zakresie działania w obrębie **PPL S.A.** zostały powołane odpowiednie struktury cyberbezpieczeństwa, jak również do monitorowania (SOC PPL) oraz został powołany wewnętrzny zespół do reagowania na incydenty teleinformatyczne CSIRT.

PGL S.A. posiada rozbudowane struktury IT oraz procedury reagowania na incydenty cyberbezpieczeństwa, współpracując też z krajowymi zespołami reagowania na incydenty (m.in. CERT Polska) w przypadku bardziej złożonych sytuacji. Z początkiem 2025 r. PGL S.A. powołała Centrum Usług Wspólnych (CUW) IT dla Spółek Grupy PGL, pracując jednocześnie nad tożsamym CUW dla usług cyberbezpieczeństwa, co pozwoli na zunifikowane i skoordynowane działanie zespołów informatycznych i bezpieczeństwa na poziomie Grupy.

Jak poinformował **SprintAir S.A.** pomimo tego, że obecny dział IT przewoźnika w wystarczającym stopniu zapewnia bezpieczeństwo teleinformatyczne w spółce, rozważana jest zasadność utworzenia zespołu CSIRT w organizacji.

Kierunek interwencji VII – Ochrona środowiska w transporcie lotniczym

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

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. klimatu

Minister właściwy ds. energii

Zarządzający portami lotniczymi

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation), którego kluczowe przepisy weszły w życie w dniu 1 stycznia 2025 r., m.in. wymaga od zarządzających portami lotniczymi przyjęcia rozwiązań umożliwiających wykorzystanie alternatywnych paliw lotniczych. W chwili obecnej polskie porty lotnicze w przeważającej większości nie posiadają żadnej infrastruktury do magazynowania paliwa lotniczego, co sprawia że łańcuch dostaw polega na bieżącym transporcie paliwa lotniczego od producenta do portów lotniczych. Te ograniczenie wpływa również na logistykę paliwa lotniczego z zawartością zrównoważonego paliwa lotniczego (SAF).

W okresie sprawozdawczym **Ministerstwo Infrastruktury**, wraz z **ULC** oraz przy współpracy z **Ministerstwem Klimatu Środowiska**, pracowało nad projektem ustawy o zmianie ustawy oraz niektórych innych ustaw w zakresie implementacji ww. rozporządzenia. Projektowane przepisy zakładają określenie podmiotów odpowiedzialnych za dostarczanie wymaganej rozporządzeniem 2023/2405 ilości SAF na największe porty lotnicze oraz określają organ mający kontrolować wykonywanie tych obowiązków. Przepisy te zapewnią wykorzystywanie SAF w paliwie lotniczym tankowanym w największych polskich portach lotniczych.

Ekspersi **ULC** biorą aktywny udział w zapewnianiu równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego, realizując obowiązki wynikające z rozporządzenia ReFuelEU Aviation. Biorą aktywny udział w pracach podejmowanych zarówno na forum międzynarodowym (w szczególności w ramach ReFuelEU Aviation MS Network), jak i krajowym działania podejmowane w ramach Krajowej Rady ds. SAF). Pozostają w dialogu zarówno z operatorami statków powietrznych, jak i przedstawicielami portów lotniczych, na bieżąco analizując i zgłaszając KE i EASA wszelkie wątpliwości i niejasności wynikające z przepisów ReFuelEU Aviation. Samo przygotowanie infrastruktury lotniskowej, a przede wszystkim lokalizacja baz paliw na terenie strefy operacyjnej lotniska jest na bieżąco monitorowana w ramach nadzoru bieżącego nad podmiotami zarządzającymi lotniskami.

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury posiada własne źródła energii odnawialnej w postaci farmy fotowoltaicznej o mocy 900 kw i Carporty o mocy 50 kw, wokół lotniska znajdują się tereny inwestycyjne umożliwiające rozwój infrastruktury do korzystania z paliw alternatywnych.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice jest w trakcie realizacji inwestycji "Budowy multimodalnego węzła do przeładunku towarów i paliw w oparciu o bocznice kolejową", w ramach którego powstanie infrastruktura do przechowywania paliwa lotniczego, w tym zrównoważonego paliwa lotniczego.

W **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** zostały wybudowane zbiorniki na paliwo lotnicze z uwzględnieniem zmiany przepisów odnośnie paliw alternatywnych.

Zarządzający **Portem Lotniczym Poznań-Ławica** planuje uruchomienie produkcji zielonego wodoru w procesie elektrolizy z wykorzystaniem energii z farmy fotowoltaicznej. Wykorzystanie tego wodoru będzie możliwe w pierwszej fazie do celów transportowych, w przyszłości (w ramach postępu technologicznego) może i do tankowania statków powietrznych.

Działanie: **Rozwijanie i usprawnianie, pod kątem technologii ekologicznych, w portach lotniczych infrastruktury do ładowania statków powietrznych podczas postoju energią elektryczną.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. energii

Zarządzający portami lotniczymi

Kwestie infrastruktury do ładowania statków powietrznych podczas postoju energią elektryczną regulowane są Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE. Zapewnienie punktów ładowania statków energią elektryczną podczas postoju stanowi także jeden z wymogów uczestnictwa portu lotniczego w sieci TEN-T. Zgodnie z projektowanymi Krajowymi ramami polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury kwestia zapewnienia dostępu do infrastruktury zasilania energią elektryczną statków powietrznych podczas postoju powinna być ujęta w sposób indywidualny w planach poszczególnych portów lotniczych.

W chwili obecnej na **Lotnisku Chopina w Warszawie** statki powietrzne zasilane są przy wykorzystaniu agregatów prądowych GPU. W sytuacjach awaryjnych AON korzystają z agregatów spalinowych APU.

Na **Lotnisku Warszawa-Radom** dostępne jest zasilanie statków powietrznych ze źródła prądu lotniskowego, za pomocą przetwornic elektrycznych. Obecnie AON wykorzystuje spalinowe agregaty GPU z uwagi na ograniczoną dostępność przetwornic w swoich zasobach. **PPL S.A.** planuje ich systematyczne eliminowanie z użytkowania.

Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn - Mazury** wdraża działania środowiskowe zmierzające do ograniczenia emisji CO₂. W związku z posiadaniem farmy fotowoltaicznej zaspokajającej własne potrzeby (o mocy 900 kW oraz carportów o mocy 50 kW), Spółka wymienia flotę na zasilaną elektrycznie z własnej farmy fotowoltaicznej, obecnie posiada elektryczne GPU (ElectroAir, EAC-90HM, rok prod. 2024 r.).

W ramach realizacji planu inwestycyjnego **Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice** zaplanowano budowę infrastruktury do ładowania statków powietrznych.

Podobna sytuacja jest w **Porcie Lotniczym w Lublinie** - projekt elektryfikacji obsługi statków powietrznych jest przygotowany, a Zarządzający portem lotniczym poszukuje możliwości wsparcia finansowego.

W **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** zgodnie z art. 12 Rozporządzenia 2023/1804 zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju na wszystkich stanowiskach kontaktowych Zarządzający portem lotniczym zaprojektuje i wykona do końca 2029 r. zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju na wszystkich stanowiskach oddalonych.

W **Porcie Lotniczym w Poznaniu** uruchomiono w 2024 r. farmę fotowoltaiczną o mocy 4 MW. W przyszłości planowana jest kolejna inwestycja o mocy do 50 MW, co w połączeniu z inwestycją w magazyny energii może umożliwić wykorzystanie technologii do ładowania statków powietrznych energią z OZE.

W okresie sprawozdawczym **Port Lotniczy Kraków-Balice** podjął działania celem określenia zakresu rozwoju infrastruktury lotniskowej związanej z ładowaniem statków powietrznych energią elektryczną podczas postoju. Podobne działania realizuje Zarządzający **Portem Lotniczym Bydgoszcz**.

Jak poinformował Zarządzający **Portem Lotniczym Gdańsk** – na lotnisku umożliwiono ładowanie statków powietrznych na wszystkich stanowiskach pierwszej linii. Jednocześnie poinformował, o braku takich możliwości na 4 stanowiskach drugiej linii. Ponadto Zarządzający projektuje farmę fotowoltaiczną na dachu parkingu na potrzeby działania portu lotniczego. Szacuje się, że wytwarzana energia z farmy pokryje około 12% rocznego zużycia lotniska.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. energii

Minister właściwy ds. klimatu

Zarządzający portami lotniczymi

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

W kontekście tego działania główną osią wpływu **Ministerstwa Klimatu i Środowiska** jest zmniejszenie poziomu emisyjności działalności portów lotniczych przede wszystkim poprzez zmniejszanie emisji statków powietrznych dzięki użyciu zrównoważonego paliwa lotniczego (SAF). Rozporządzenie ReFuelEU Aviation, m.in. wymaga aby do największych portów lotniczych było dostarczane paliwo lotnicze z odpowiednią zawartością SAF. Ponadto, niezmiennie Ministerstwo Klimatu i Środowiska prowadzi działania mające na celu zwiększanie udziału OZE w polskim miksie energetycznym, co również przełoży się na większy udział OZE w energii wykorzystywanej w polskich portach lotniczych. Jednym z ostatnich działań mogących zwiększyć udział OZE w miksie energetycznym jest procedowany projekt ustawy o zmianie ustawy o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych oraz niektórych innych ustaw (UD89).

Obecnie **PPL S.A.** jest na etapie wdrażania Strategii Zrównoważonego Rozwoju, która jest kompleksowym opracowaniem regulującym podejście PPL do zrównoważonego rozwoju, w tym uwzględniającym kwestie dążenia do neutralności klimatycznej wynikające z wytycznych europejskich. W ramach strategii zidentyfikowane zostały działania nakierowane na ograniczenie negatywnego wpływu działalności lotniskowej na środowisko, w tym polegające na transformacji energetycznej oraz paliwowej.

PPL S.A. na bieżąco realizuje zadania i inicjatywy środowiskowe, w tym polegające na: modernizacji i optymalizacji zużycia energii elektrycznej poprzez sukcesywną wymianę oświetlenia na energooszczędne, wymianę sprzętów i urządzeń na emitujące mniejsze zanieczyszczenia, wymianę aut z silnikami wysokoemisyjnymi na auta z silnikami hybrydowymi. PPL S.A. podjęło też starania w ramach programu Airport Carbon Accreditation, który jest globalnym programem, zarządzanym przez ACI Europe, certyfikującym lotniska w zakresie działań dekarbonizacyjnych i osiągania neutralności emisyjnej lotnisk, zdobywając certyfikat na I poziomie dla **Lotniska Chopina w Warszawie**.

W **Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury** ograniczenie negatywnego wpływu działalności portu lotniczego na środowisko do poziomu zerowej emisyjności realizowane jest przez wykonanie inwestycji pn. „Energy Biznes – Farma fotowoltaiczna i pompa ciepła”, polegającej na budowie farmy fotowoltaicznej o mocy 946 kW na potrzeby Portu Lotniczego oraz montażu pomp ciepła o mocy 1500 kW zapewniających dostawę ciepła do wszystkich budynków zarządzającego lotniskiem wraz z hangarami. Planowanymi zadaniami do realizacji są: zakup i montaż magazynu energii elektrycznej o mocy 1 MW.

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

Działania zmierzające do wykonania inwestycji fotowoltaicznej realizowane są także w **Porcie Lotniczym Lublin**.

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

Port Lotniczy Kraków-Balice podjął działania celem określenia zakresu rozwoju infrastruktury lotniskowej ograniczającej emisję. Podejmowane są działania zmierzające do montażu paneli fotowoltaicznych. W Porcie Lotniczym Gdańsk projektowana jest farma fotowoltaiczna (jak wskazano w opisie poprzedniego działania). Jednocześnie prowadzone są badania naukowe nad ograniczaniem negatywnego wpływu mrówczanów na środowisko naturalne.

W **Porcie Lotniczym Bydgoszcz** realizowane są projekty związane z budową instalacji fotowoltaicznych i termomodernizacją budynków na terenie lotniska. Planowane jest uczestnictwo w programie Airport Carbon Accreditation.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Działanie jest realizowane przez **PAŻP**. W listopadzie 2024 r. wdrożono operacje cross-border FRA pomiędzy Polską i Czechami (uzupełnienie operacji cross-border FRA pomiędzy Baltic FRA a SEE FRA) oraz pomiędzy Polską i Szwecją (operacje cross-border FRA pomiędzy Baltic FRA a DK-SE FAB FRA). Ponadto wypracowane są procedury np. Continuous Climb Operations (CCO/CDO) umożliwiające zastosowanie technik startu i lądowania przez załogi statków powietrznych -wdrożone.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. klimatu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

W ramach działania dotyczącego wsparcia udziału Polski w mechanizmie kompensacji i redukcji CO2 dla lotnictwa międzynarodowego – CORSIA, w okresie sprawozdawczym, w **Ministerstwie Klimatu i Środowiska** prowadzone były prace nad projektem ustawy o zmianie ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz niektórych innych ustaw (UC39), który implementuje do polskiego porządku prawnego m.in. przepisy dot. mechanizmu CORSIA. Niezależnie od powyższego Polska bierze aktywny udział w pracach dot. wdrażania mechanizmu CORSIA na forum UE, w tym w pracach legislacyjnych. Dodatkowo Ministerstwo Klimatu i Środowiska wraz **Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami** (dalej: **KOBIZE**) oferuje wsparcie i pomoc operatorom lotniczym w zakresie wdrażania przedmiotowego mechanizmu.

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

ULC na bieżąco realizuje cykliczne zadania wynikające ze zobowiązań Polski wynikających z mechanizmu kompensacji i redukcji CO2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA). W szczególności eksperci ULC

wprowadzają do Centralnego Rejestru CORSIA (CCR) otrzymywane od KOBiZE dane nt. operatorów statków powietrznych spełniających kryteria mechanizmu CORSIA w danym roku sprawozdawczym oraz terminowo przekazują do ICAO zweryfikowane wcześniej roczne raporty CORSIA, otrzymywane od Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Dodatkowo, jak wynika z informacji przekazanych przez ULC Urząd terminowo wypełnia obowiązki informacyjne państwa członkowskiego wynikające z CORSIA, a w szczególności informuje operatorów statków powietrznych o wysokości sektorowego współczynnika wzrostu na dany rok kalendarzowy oraz przekazuje indywidualne wyliczenia nt. wysokości wymagań kompensacyjnych indywidualnie dla każdego z operatorów. ULC bierze również aktywny udział w pracach dotyczących obszaru CORSIA podejmowanych na forach międzynarodowych, w szczególności w ramach Komitetu Ochrony Środowiska w Lotnictwie (ICAO CAEP) oraz współpracuje z ekspertami z Komisji Europejskiej w obszarze zapewnienia prawidłowości i spójności dotyczących krajowych danych CORSIA przekazywanych do ICAO przez państwa członkowskie UE w związku z systemem EU ETS.

PLL LOT, od samego początku prac nad CORSIA, aktywnie uczestniczymy w pracach zmierzających do uzyskania przez Polskę zdolności kompensacji i redukcji CO₂ w ramach owego systemu. Dodatkowo, Spółki z Grupy PGL tj. PGL, (spółka stowarzyszona PLL LOT), LOTAMS, LST, LSAS, PAL oraz PGLL (w ramach PGL S.A.) wdrażają działania wpływające na redukcję CO₂ w ramach przyjętej Strategii Dekarbonizacji. Aspekty środowiskowe, w tym redukcja CO₂ adresowane są w Strategii Zrównoważonego rozwoju, która została przyjęta w PLL LOT w grudniu 2024 roku, a dla PGL jest w trakcie tworzenia z planowanym wdrożeniem w I poł. 2025 r.

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

Podmioty:

Jednostki samorządu terytorialnego

Zarządzający portami lotniczymi

Działanie było realizowane poprzez poniższe inicjatywy.

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego poinformował, że wspieranie transformacji energetycznej w obszarze infrastruktury lotniczej zostało uwzględnione w polityce szczybla regionalnego np. poprzez ograniczenie poziomu emisyjności systemu transportowego w tym CO₂ i Nox.

W Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury rozpoczęto proces wymiany floty pojazdów spalinowych na elektryczne. W 2024 r. zamówiono dwa pojazdy elektryczne, których dostawa planowana jest na pierwszy kwartał 2025 r. Nowe pojazdy zastępują spalinowe środki transportu wykorzystywane w strefie AIRSIDE przez Koordynatora Ruchu Naziemnego Follow Me oraz Służbę Ochrony Lotniska SOL. Ich wprowadzenie przyczyni się do redukcji emisji spalin oraz ograniczenia poziomu hałasu. Pojazdy będą zasilane energią elektryczną pochodzącą z odnawialnych źródeł za pomocą istniejących carportów oraz ładowarek wallbox dostarczonych przez producenta. Dalsza elektryfikacja floty planowana jest na następne lata.

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

Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie w imieniu Samorządu Województwa Mazowieckiego brało udział w programie Landside Airports Accessibility - LAirA, w ramach programu Interreg Europa Środkowa. Efektem programu było opracowanie "Koncepcji działań strategicznych w zakresie niskoemisyjnej dostępności **Lotniska Warszawa-Modlin**" w której określono działania mające na celu wdrażanie i promowanie przyjaznych dla środowiska rozwiązań komunikacyjnych.

Zarządzający **Lotniskiem Chopina**, **Lotniskiem Warszawa-Radom** oraz **Portem Lotniczym Zielona Góra-Babimost** wymienił flotę samochodów operacyjnych ze spalinowych na hybrydowe. Obecnie trwają prace nad wymianą części floty pojazdów (VIP) na pojazdy elektryczne. Na lotnisku powstają nowe punkty ładowania elektrycznych pojazdów.

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

W **Porcie Lotniczym Poznań-Ławica** planowana do uruchomienia produkcja wodoru, jego magazynowanie, umożliwi jego wykorzystanie na potrzeby tankowania pojazdów oraz ewentualnie do systemów grzewczych. Flota pojazdów w Porcie Ławica (pojazdy zarówno zarządzającego, jak i podmiotów funkcjonujących na lotnisku) stopniowo jest wymieniana na pojazdy z napędem elektrycznym - co jest bardzo efektywnym rozwiązaniem w przypadku posiadania własnego źródła OZE oraz w odniesieniu do pojazdów, które w trybie gotowości mogą być często ładowane, a ich praca w strefie zastrzeżonej lotniska nie wymusza baterii wytrzymującej długie dystanse w jednym cyklu ładowania. W planach Spółki jest nawet zakup pojazdu dla LSRG o napędzie elektrycznym.

Port Lotniczy Kraków-Balice sukcesywnie wymienia flotę pojazdów na niskoemisyjne. Port podjął działania celem ustalenia planu elektryfikacji portu, w tym zapewnienia ładowarek do pojazdów kołowych wykorzystywanych na terenie lotniska. Wymieniona została część pojazdów służb lotniskowych, poruszających się na terenie lotniska na niskoemisyjne lub zeroemisyjne - elektryczne.

W marcu 2024 r. w **Porcie Lotniczym Gdańsk** nastąpiła wymiana 8 pojazdów z floty spółki na pojazdy elektryczne. Pojazdy te wykorzystywane są na potrzeby obsługi pasażerów VIP oraz działu operacyjnego lotniska.

Jak wynika z informacji przekazanych przez **Port Lotniczy Bydgoszcz** ok 20% pojazdów wykorzystywanych operacyjnie na terenie lotniska jest pojazdami elektrycznymi.

Działanie: **Usprawnienia infrastruktury lotniskowej pod kątem adaptacji do zmian klimatu.**

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. klimatu

Jednostki samorządu terytorialnego

Zarządzający portami lotniczymi

W przedmiotowym zakresie **Ministerstwo Klimatu i Środowiska** zaktualizowało w 2023 r. Poradnik weryfikacji inwestycji pod względem wpływu na klimat i adaptacji do zmian klimatu w okresie programowania UE 2021-2027, który obejmuje metodologie integrowania adaptacji do zmian klimatu i łagodzenia ich skutków z realizacją projektów infrastrukturalnych. W Polsce projekty współfinansowane ze środków UE zobowiązane są do stosowania tej metodyki. Ponadto Ministerstwo Klimatu i Środowiska wprowadziło, na mocy zmiany ustawy - Prawo ochrony środowiska, która została ogłoszona 27 grudnia 2024 r., a weszła w życie 11 stycznia 2025 r., w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko obowiązek wykonania analizy podatności przedsięwzięcia na zmiany klimatu, obejmującej analizę narażenia oraz odporności przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

W okresie sprawozdawczym **Ministerstwo Infrastruktury** uczestniczyło w opracowaniu pierwszego raportu krajowego „Biennial Transparency Report” dla Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, którego przygotowanie koordynował KOBiZE. W powyższym zakresie Ministerstwo

Infrastruktury wskazało priorytety dotyczące adaptacji transportu lotniczego do zmian klimatycznych a także zidentyfikowało jakie wyzwania stoją przed branżą lotniczą w kontekście zmian klimatu.

Infrastruktura **Lotniska Warszawa-Radom** została zaprojektowana z częściowym uwzględnieniem zmian klimatu, w szczególności dotyczącym możliwości wystąpienia deszczy nawalnych (retencja kanałowa, zbiorniki retencyjne). W 2025 r. planowane jest oddanie do użytkowania dodatkowych czujników meteorologicznych, które zwiększą rozdzielczość uzyskiwanych danych pomiarowych, a także pozwolą badać kolejne parametry meteorologiczne (w październiku 2024 r. oddano do użytkowania czujnik opadów atmosferycznych). W 2024 r. zainstalowano także wrota w budynku garażowym służby utrzymania lotniska, zabezpieczając tym samym sprzęt i halę postoju przed wpływem wiatru, opadów i niskich temperatur powietrza.

W ramach działania wdrażane są w **Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka** zadania modernizacyjne i inwestycyjne w tym obszarze, których przykładem jest budowa kolektora odprowadzającego wody opadowo-roztopowe z terenu lotniska wraz z retencją kanałową.

Ponadto w **Porcie Lotniczym w Lublinie** trwały przygotowania do opracowania projektu zagospodarowania odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z lotniska.

W **Porcie Lotniczym Poznań-Ławica** w planach inwestycyjnych ujęto modernizację systemu odwodnienia części płyty postojowej, w tym prace związane z niwelacją terenu zielonego przylegającego do płyty w sposób zapobiegający spływowi wód opadowych z terenu zielonego w kierunku płyty w sytuacji wystąpienia deszczu nawalnego. Projektowana nowa elewacja terminala pasażerskiego w planowanej rozbudowie będzie wykorzystywać materiały odporne na nadmierne nagrzewanie się (coraz gorętsze okresy letnie).

W **Porcie Lotniczym Kraków-Balice** podejmowane były działania celem realizacji zadań inwestycyjnych, które uwzględniają dostosowania do zmian klimatu

Lotnisko Katowice-Pyrzowice ukończyło w 2024 r. Projekt Life Archiclima, który składa się posadzenia 74 drzew i krzewów zacinających przestrzeń, system ośmiu ogrodów deszczowych zbierający wody opadowe z płyty parkingu, dwa zielone przystanki, ściana z pnączy przesłaniająca fragment szklanej elewacji, dwie pergole oraz łąki. Projekt jest dofinansowany ze środków UE. W planach jest realizacja kolejnych projektów.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. klimatu

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Zarządzający portami lotniczymi

Przewoźnicy lotniczy

Urząd Lotnictwa Cywilnego

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

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

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

W okresie sprawozdawczym **PPL S.A.** prowadziły spotkania z firmą prezentującą innowacyjny system wypychania i holowania samolotów po lotnisku. Rozważane jest jego zastosowanie. Ograniczenie hałasu realizowane jest m. in. poprzez minimalizowanie wykorzystywania zasilania statków powietrznych za pomocą APU i przejście do korzystania z zewnętrznego zasilania GPU (przetwornic, mobilnych agregatów elektrycznych).

Lotnisko Warszawa-Radom zostało wyposażone w panele przeciw podmuchowe, które znacząco obniżają poziom hałasu od operacji naziemnych, przedostający się do sąsiedztwa lotniska.

Zarządzający **Portem Lotniczym Olsztyn-Mazury** poinformował, że usytuowanie lotniska w strefie bufora leśnego odgraniczającego od terenów mieszkalnych, pozwala na weryfikację w pierwszej kolejności względów ekonomicznych i bezpieczeństwa w zakresie operacyjnym, przy tym prowadzony jest stały monitoring poziomu hałasu i stosowania ograniczeń.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice jest w stałym kontakcie z **PAŻP** w zakresie optymalizacji tras dolotu i odlotu z lotniska w celu ograniczenia hałasu lotniczego.

Port Lotniczy Poznań jest zainteresowany wdrożeniem systemu A-CDM, który może zapewnić optymalne zarządzanie ruchem lotniczym (jego płynnością), z korzyścią dla zmniejszenia oddziaływania związanego z hałasem. Spółka uczestniczy w warsztatach o tej tematyce.

Port Lotniczy Kraków-Balice posiada Procedurę ograniczenia hałasu regulującą zmniejszenie poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska EPKK. Opracowana przez MPL procedura opublikowana jest w AIP Polska (Zbiór Informacji Lotniczych) publikowanym przez PAŻP. Dodatkowo, uchwałą **Sejmiku Województwa Małopolskiego** w 2024 r. wdrożony został Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego, w którym uwzględnione zostało także lotnisko Kraków-Balice. Jednym z działań opisanych w Programie jest ograniczenie w wykonywaniu operacji lotniczych w porze nocnej w godzinach: 1:00-5:00.

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

Przewoźnik **Enter Air Sp. z o.o.** wdrożył kilkanaście usprawnień oraz procedur prowadzących do zmniejszenia emisji CO₂ i hałasu. Natomiast **SprintAir S.A.** wdrożył procedury antyhałasowe stanowiące część Instrukcji Operacyjnej Operatora.

PLL LOT prowadzi działania mające zmniejszyć emisję hałasu z prowadzonych operacji. Ma to miejsce poprzez ograniczanie użycia pomocniczych jednostek zasilających (tzw. Auxiliary power unit) oraz stosowanie praktyki Continuous descent approach (CDA), mającej ograniczyć hałas oraz zużycie paliwa. PLL LOT, jak inni przewoźnicy, musi dostosować się także do polityki dot. redukcji hałasu w danym porcie lotniczym. Strukturalnym działaniem wymierzonym m.in. w ograniczenie emisji dźwiękowych jest dokonywana i planowana wymiana floty na nowsze jednostki o niższej emisji hałasu, czego dowodem jest prowadzony przetarg na wymianę floty regionalnej PLL LOT.

Politechnika Warszawska prowadzi badania w zakresie przedmiotowego działania. Przykładem jest niedawna obrona rozprawy doktorskiej na temat lotów samolotów pasażerskich w formacjach. Innymi przykładami są zrealizowane na naszym Wydziale projekty samolotów i motoszybowców załogowych i bezzałogowych z różnymi odmianami napędu elektrycznego i hybrydowego.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. klimatu

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. zdrowia

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

Jak wynika z informacji przekazanych przez **Ministerstwo Klimatu i Środowiska** kwestia oceny szkodliwych skutków hałasu została uwzględniona i wprowadzona w dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Dyrektywa 2020/367 z dnia 4 marca 2020 r. zmieniająca załącznik III do dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustalenia metod oceny szkodliwych skutków hałasu w środowisku nałożyła na państwa członkowskie obowiązek uwzględniania w programach ochrony środowiska przed hałasem oceny szkodliwych skutków hałasu na zdrowie ludności. Programy te zostały zaraportowane do Komisji Europejskiej. Po otrzymaniu wyników weryfikacji zostanie przeprowadzona analiza zagregowanych danych z tych programów. Jednocześnie Ministerstwo Klimatu i Środowiska wnioskowało o uwzględnienie w Narodowym Programie Zdrowia na lata 2026 – 2030 zdania pn. Badania naukowe i ocena wpływu jakości środowiska życia na stan zdrowia, w zakresie oddziaływania hałasu na zdrowie ludności.

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

Podmioty:

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

Minister właściwy ds. klimatu

Jednostki samorządu terytorialnego

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

Zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2023 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130 z późn. zm.) kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalanie aktów planowania przestrzennego (m.in. planu ogólnego gminy, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego), należy do zadań własnych gminy. To więc gmina poprzez wykonywanie władztwa planistycznego ma obowiązek kształtowania polityki przestrzennej w taki sposób, aby uwzględnić m.in. wymagania z zakresu ochrony środowiska, w tym ochrony przed hałasem lotniczym.

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego poinformował, że rozwój lotnisk w tym zakresie został uwzględniony w polityce planistycznej szczebla regionalnego.

Sejmik Województwa Mazowieckiego uchwałą nr 49/24 z dnia 16 lipca 2024 r. przyjął program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa mazowieckiego. W programie określono działania naprawcze planowane do podjęcia w ciągu pięciu lat, licząc od roku uchwalenia programu. W przypadku lotnisk (Lotnisko Chopina oraz Warszawa-Babice) są to działania polegające m.in. na nieprzekraczaniu dopuszczalnych poziomów hałasu w nocy poza granicami obszaru ograniczonego użytkowania, rozbudowie systemu monitoringu hałasu czy optymalizacja wykorzystania dróg startowych, procedur wznoszenia i podejścia do lądowania uwzględniająca oddziaływania akustyczne względem terenów mieszkaniowych.

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

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

Działanie: Zapewnienie udziału polskich przedstawicieli w organizacjach międzynarodowych oraz agencjach i instytucjach UE.

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

W ramach powyższego, **Ministerstwo Infrastruktury** aktywnie uczestniczy w pracach Stałego Przedstawicielstwa RP przy UE w zakresie transportu lotniczego. Ponadto w związku z prezydenturą Polski w Radzie UE (I półrocze 2025 r.) wzmocniony został skład Stałego Przedstawicielstwa z ramienia Ministerstwa Infrastruktury jako forma wsparcia dla realizowanych działań przez polskich przedstawicieli w Brukseli

Przedstawiciele **ULC** aktywnie uczestniczyli w pracach organizacji międzynarodowych oraz agencji i instytucji UE na poziomie roboczym, mając duży wpływ na kształt przepisów, zasad postępowania i rozwiązań stosowanych w obszarze ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, reprezentując interesy polskich podmiotów lotniczych co ewidentnie przekłada się na wzmocnienie ich pozycji na arenie międzynarodowej. Oprócz wspomnianego w opisie poprzednich działań stałego udziału w pracach Komitetu AVSEC KE, są to również w prace w Grupie roboczej KE ds. analizy ryzyka przelotów nad i do stref konfliktów, Grupa robocza KE ds. kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa, Grupa robocza KE ds. strategii w zakresie ochrony lotnictwa, Grupa robocza KE ds. oceny ryzyka w związku z nagłymi zagrożeniami, Grupa robocza KE ds. oceny ryzyka ze strony dronów, Grupa nieformalna KE NIS2 Aviation Cybersecurity Sub-Group, Zespół KE Air Safety Committee, Grupa robocza EASA Air OPS TeB, Grupa robocza ECAC ds. prowadzenia testów ochrony, Grupa robocza ECAC ds. szkoleń z zakresu ochrony, Grupa Studyjna ECAC ds. Cyberbezpieczeństwa, Grupa robocza ECAC ds. ułatwień w lotnictwie cywilnym, Grupa robocza EASA Part-IS, Grupa robocza EASA sieci analityków ds. Cybersecurity, Cyber Panel ICAO, Grupa robocza NATO – Transportowa ds. lotnictwa cywilnego i inne.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

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

Poza powyższym w okresie sprawozdawczym przedstawiciele Departamentu Lotnictwa **Ministerstwa Infrastruktury** uczestniczyli w spotkaniach Komitetu Specjalnego ds. międzynarodowych umów lotniczych Komisji Europejskiej.

Przedstawiciele ULC uczestniczyli w szeregu wydarzeń o charakterze naukowym, biznesowym oraz politycznym organizowanym na świecie w ramach ICAO czy IATA. Celem każdego z tych spotkań jest umacnianie branży polskiej branży lotniczej na świecie oraz zabieganie o jak najlepsze rozwiązania formalno-prawne dla polskiego lotnictwa, umożliwiające jego dalszy rozwój. Dodatkowo przedstawiciele ULC aktywnie uczestniczą w szeregu spotkań grup roboczych w ramach ICAO (ATRP), organizowanych przez Komisję Europejską jak również ściśle współpracują z EASA oraz EUROCONTROL na szczeblu kierowniczym i roboczym. Niezależnie od powyższego ULC współpracuje roboczo z posiadaczami polskiego AOC celem jak najlepszego zrozumienia potrzeb branży i następnie eskalowania wyzwań na szczebel międzynarodowy.

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

Podmioty:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Zarządzający portami lotniczymi

Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT

Przewoźnicy lotniczy

Uczelnie kształcące personel lotniczy

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

PAŻP w ramach swojej działalności uczestniczy w strukturach międzynarodowych: w 2024 r. Agencja przewodniczyła pracom aliansu A6, zrzeszającego kilka największych ANSP w Europie. Podczas przewodnictwa wypracowano i uzgodniono wspólną wizję programu SESAR po 2027 r, która zdaniem Agencji będzie najlepiej odpowiadać przyszłym wyzwaniom oraz w optymalny sposób wykorzystywała zasoby będące do dyspozycji modernizacji służb żeglugi powietrznej. Ponadto wypracowano i podpisano deklarację A6 z przemysłem wytwórczym (Indra, Leonardo, Thales) i SESAR 3 Joint Undertaking (S3JU) ws. przejścia do nowego modelu świadczenia usług dla ATM (cloud-based service-oriented architecture). W dziedzinie koordynacji strategicznej zintensyfikowano współpracę A6 z Network Managerem oraz uzgodniono niezbędne działania operacyjne w kontekście sezonu letniego (2024 r. i wstępnie 2025 r.). Agencja wzmacnia międzynarodowe relacje wielostronne (m. in.: SESAR Deployment Manager, S3JU, ECTL, EASA), szczególnie odnosi się to do formułowania przez te instytucje dokumentów o charakterze strategicznym, takich jak ATM Master Plan czy programów dotyczących ewolucji infrastruktury CNS – Agencja podkreśla, że musi być w stałej gotowości w przypadku powrotu ruchu lotniczego w przyszłości, szczególnie z kierunków wschodnich oraz być gotowa do skutecznej współpracy w takiej sytuacji z siecią europejską. Takie podejście jest prezentowane zarówno w relacjach bezpośrednich z tymi instytucjami, jak również poprzez CANSO.

PAŻP bierze udział w rozwijaniu kolaboracji iTEC, który w przyszłości dostarczy Agencji i innym ANSP najnowocześniejszy system zarządzania ruchem lotniczym. Agencja aktywnie uczestniczy w działaniach SESAR Joint Undertaking i SESAR Deployment Manager, biorąc udział nie tylko w warstwie formalnej i organizacyjnej, ale przede wszystkim realizując szereg projektów technologicznych SESAR z dofinansowaniem środków UE. Są to zarówno przedsięwzięcia badawczo-rozwojowe, koordynowane przez SESAR Joint

Undertaking, jak i wdrożeniowe, których koordynacją zajmuje się SESAR Deployment Manager. Realizacja projektów wpisuje się w założenia ATM Master Plan i wynika z obowiązków ujętych w szczególności w Rozporządzeniu CP1.

W okresie sprawozdawczym Prezes **PPL S.A.** był od 3 lipca 2024 r. członkiem Zarządu ACI EUROPE reprezentującym subregion wschodni. Każdy komitet tematyczny reprezentowany jest przez przedstawiciela PPL S.A., który uczestniczy w stałej korespondencyjnej wymianie doświadczeń i informacji oraz w omawianiu kluczowych problemów na spotkaniach roboczych. W 2024 r. PPL S.A. powołał też nowych przedstawicieli w forach i grupach roboczych ACI.

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury od ponad roku rozwija współpracę z Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi przy wsparciu Polskiej Ambasady w Abu Zabi i Polskiej Agencji Handlu i Inwestycji, w ramach projektu Special Trade Zone oraz Olsztyn-Mazury Food Cluster. Obie inicjatywy, stworzone przez zarządzającego lotniskiem, wspierają producentów ekologicznej żywności z Warmii i Mazur, w tym branżę mięsną, mleczarską i owocowo-warzywną, ułatwiając im eksport i promocję na rynkach międzynarodowych. Dzięki temu port lotniczy staje się ważnym ogniwem w globalnych strukturach gospodarczych, wzmacniając pozycję polskich podmiotów w międzynarodowym handlu.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice jest stałym członkiem Stowarzyszenia Portów Lotniczych ACI, a także **Port Lotniczy Rzeszów** uczestniczy w pracach ACI.

Port Lotniczy Poznań uczestniczy w programie Interreg BSR HyAirport, który jest polem możliwości zacieśnienia współpracy i wymiany doświadczeń w międzynarodowym środowisku, w celu wypracowania modelu badawczego, który może wywrzeć wpływ branży lotniczej na przyszłe regulacje (tematyka technologii wodorowych).

Port Lotniczy Kraków-Balice jest członkiem ACI Europe, a od roku 2022 posiada akredytację w zakresie Customer Experience Level 2 oraz jest na etapie aplikowania o akredytację w zakresie Accessibility Enhancement Accreditation (AEA).

Zarządzający **Portem Lotniczym Bydgoszcz** jest członkiem KPOT oraz IPH, wspierających rozwój turystyczny i gospodarczy regionu. Spółka regularnie współpracuje z BARR, TARR, BCC, PP i innymi organizacjami branżowymi. Współpraca lotniska z WZL-2 i PPL zapewnia wsparcie techniczne i MRO oraz zwiększa konkurencyjność polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej.

PLL LOT są członkiem Star Alliance od ponad 20 lat (od 2003 r.). Star Alliance to największy alians lotniczy na świecie, który w 2024 roku utrzymywał udział rynkowy na poziomie 17,4%. Uczestnictwo w Star Alliance pozwala oferować pasażerom wygodne przesiadki i umożliwia poprawę jakości oferowanego produktu. Sojusz wyznacza wiodące globalnie standardy obsługi pasażera, produktu na pokładzie oraz usług związanych z bagażem, obsługą nieregularności czy dostępem do saloników biznesowych. Star Alliance to również programy lojalnościowe, dzięki którym pasażerowie mogą korzystać z programu Miles&More oraz wszystkim udogodnień jakie przysługują danemu lotowi taki jak fast track, saloniki biznesowe czy pierwszeństwo w boardingu. Obecność PLL LOT w sojuszu Star Alliance należy ocenić jako korzystną i wznoszącą poziom współpracy na wyższy poziom poprzez umowy Interline/ SPA (Special Prorate Agreement) lub Codeshare.

PLL LOT są członkiem Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA). Organizacja jest największą instytucją jednoczącą linie lotnicze z całego świata i zajmuje się m.in. opracowywaniem standardów biznesowych oraz komunikowaniem wyzwań i potrzeb stojących przed branżą lotnictwa cywilnego. PLL LOT korzysta z uczestnictwa w IATA m.in. poprzez konsultacje i wsparcie z zakresu działań regulacyjnych.

PLL LOT należą także do AIRE (Airlines International Representation in Europe), jednego z najstarszych stowarzyszeń przewoźników lotniczych na kontynencie. Organizacja zrzesza szereg linii lotniczych, a także jest stowarzyszona z podmiotami zajmującymi się innymi segmentami branży lotniczej. AIRE zajmuje się przede wszystkim analizowaniem zmian regulacyjnych, a także komunikowaniem potrzeb i barier rozwojowych kluczowym przedstawicielom instytucji unijnych.

LOTAMS wykonuje obsługę komponentów w ramach kontraktu z IAMCO. LOTAMS jest certyfikowanym centrum obsługowym Embraera, posiada również certyfikaty na prowadzenie obsługi technicznej samolotów zarejestrowanych w obcych nadzorach lotniczych (UK, FAA, GCAA Emirates, TCCA, DAC Maroko, QCAA QATAR).

Politechnika Poznańska, poprzez swoje **Centrum Kształcenia Lotniczego**, aktywnie wspiera rozwój i integrację polskiego sektora lotniczego z międzynarodowymi strukturami gospodarczymi. Centrum prowadzi zaawansowane szkolenie lotnicze - szkolenie zintegrowane do uzyskania licencji ATP(L) frozen, które spełnia międzynarodowe standardy w zakresie kształcenia pilotów. Absolwenci naszej Uczelni regularnie zasilają kadry linii lotniczych, zajmując stanowiska pilotów zarówno u polskich, jak i zagranicznych przewoźników. Współpraca z międzynarodowymi liniami lotniczymi umożliwia naszym studentom zdobycie praktycznego doświadczenia w rzeczywistych warunkach operacyjnych, co przyczynia się do wzrostu konkurencyjności polskich pilotów na arenie międzynarodowej. Politechnika Poznańska realizuje również działalność badawczo-rozwojową w ramach Ośrodka Testowania Robotów Kosmicznych (OTRK) na **lotnisku w Kąkolewie**. Ośrodek ten umożliwia prowadzenie zaawansowanych badań i eksperymentów w zakresie systemów autonomicznych i technologii kosmicznych, co wzmacnia pozycję uczelni w międzynarodowej przestrzeni badawczej i edukacyjnej. Ponadto Politechnika Warszawska jest członkiem licznych organizacji międzynarodowych. Są to między innymi ICAS, CEAS, EASN, PEGASUS.

Dodatkowe działania - Finansowanie transportu lotniczego

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

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister Obrony Narodowej

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego

Minister właściwy ds. klimatu

Minister właściwy ds. środowiska

Minister właściwy ds. energii

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

Ministerstwo Infrastruktury w przypadku funduszy europejskich zazwyczaj nie pełni wiodącej roli (ze względu na kompetencje w tym zakresie). W większości projektów/programów wskazanych w opisie realizacji tego działania Ministerstwa Infrastruktury było organem opiniującym założenia/ uczestniczącym w pracach na tych programach jak np. FENIX.

W okresie 3 stycznia – 29 lutego 2024 r. przeprowadzony został konkurencyjny nabór projektów. Wnioskodawcami były istniejące regionalne porty lotnicze, w których średni roczny przepływ pasażerów nie przekracza 3 mln osób, wchodzące w skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T oraz PAŻP.

W grudniu 2024 r. podpisane zostały umowy o dofinansowanie ze wszystkimi Beneficjentami, których projekty zostały wybrane do dofinansowania. Łączna kwota dofinansowania projektów wynosi 94,52 mln zł. Projekty będą realizowane przez **porty lotnicze w Poznaniu, Szczecinie, Rzeszowie** oraz przez **PAŻP**. Zakres projektów obejmuje:

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

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

W ramach **Instrumentu „Łącząc Europę”** (CEF) odbywa się finansowanie projektów wdrożeniowych związanych z realizacją programu modernizacji żeglugi powietrznej – SESAR. W ramach konkursów CEF

Transport 2014-2020 wsparcie otrzymało osiem projektów SESAR, w których wdrożeniu uczestniczyła PAŻP, realizacja 2 ostatnich zakończyła się w grudniu 2024 r., w projekcie nr 2017-EU-TM-0076-M SESAR Deployment Programme Implementation – 2017 uczestniczył także CAE Flight Services Poland Sp. z o.o.

W ramach trzech dotychczas zakończonych naborów CEF Transport na lata 2021-2027 możliwe było wnioskowanie o wsparcie w ramach priorytetu SIMOBGEN (projekty dotyczące inteligentnej i interoperacyjnej mobilności). W pierwszym naborze złożono trzy wnioski, z których dwa projekty wielostronne otrzymały dofinansowanie w kwocie dla PAŻP przekraczającej 1,2 mln EUR.

Równolegle odbywał się nabór na SESAR Deployment Manager, w ramach którego utworzono SESAR Deployment and Infrastructure Partnership (SDIP), członkiem SDIP jest także PAŻP. Wartość całkowita projektu wynosi maksymalnie 10 000 000 EUR przy czym dla PAŻP przewidziano wydatki kwalifikowalne w kwocie 259 845,50 EUR.

W drugim naborze dofinansowanie otrzymały dwa projekty wielostronne, we wdrażaniu których uczestniczą PAŻP oraz w przypadku projektu pn. Common Project One także **PPL S.A.** w zakresie wdrożeń na **Lotnisku Chopina**. Dofinansowanie dla polskich beneficjentów jest na poziomie 9 870 640,22 EUR.

W trzecim naborze trzy projekty wielostronne otrzymały dofinansowanie, w ich wdrażaniu uczestniczą: **PAŻP, CAE Flight Services Poland Sp. z o.o., Port Lotniczy Wrocław SA i Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o.** Dofinansowanie dla polskich beneficjentów wyniosło 1 431 148,50 EUR.

Wszystkie ww. projekty znajdują się nadal w realizacji.

Czwarty i ostatni nabór rozpoczął się 24 września 2024 r. i zakończył 21 stycznia 2025 r. Przewidziany budżet na ten konkurs wynosi 2,5 mld EUR, z czego 960 mln EUR w ramach puli ogólnej i 1,6 mld EUR w puli kohezyjnej. W tym naborze złożono dwa projekty wielostronne EUROCONTROL z udziałem PAŻP, która ubiega się o dofinansowanie na poziomie ponad 1,7 mln EUR. Rozstrzygnięcie naboru nastąpić powinno do 23 lipca 2025 r.

Finansowanie projektów **CPK Sp. z o. o.** - CPK Sp. z o. o. w ramach CEF Transport 2014-2020 realizowała trzy projekty na łączną kwotę 51,7 mln EUR, w tym 25,9 mln EUR dofinansowania CEF. Jednym z nich był projekt Prace studyjne dla uzupełnienia brakującego odcinka w korytarzu Morze Północne-Morze Bałtyckie: kolej dużych prędkości pomiędzy Warszawą i Poznaniem. W ramach tego projektu zrealizowano m.in. studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe dla budowy Węzła kolejowego CPK, który połączy planowany port lotniczy CPK z siecią kolejową. W ramach CEF Transport 2021-2027 Spółka realizuje dwa projekty dotyczące prac projektowych dla nowych odcinków linii kolejowych: Warszawa - Łódź Niciarniana (bez Węzła CPK) oraz Sieradz - Poznań. Łączna wartość tych projektów to 113,7 mln EUR, w tym 96,6 mln EUR dofinansowania CEF.

Finansowanie projektów realizowanych w ramach tzw. **Mobilności Wojskowej** - W budżecie ogólnym CEF 2 wyodrębniono oddzielną pulę tzw. Mobilności Wojskowej w ostatecznej kwocie 1,747 mld EUR, która została przeznaczona na współfinansowanie infrastruktury podwójnego, cywilno-wojskowego zastosowania. W perspektywie finansowej 2021-2027 pula ta została wyodrębniona po raz pierwszy. Rozporządzeniem wykonawczym nr 2021/1328 wprowadzono zamknięty katalog wymogów dual use (typów inwestycji), które mogły otrzymać wsparcie w poszczególnych sektorach transportu. Wnioskodawcy mogli ubiegać się o dofinansowanie na poziomie 50% kosztów kwalifikowanych projektu.

W wyniku pierwszego naboru CEF Mobilność Wojskowa (16.09.2021-19.01.2022) dofinansowanie CEF w wysokości 60,5 mln EUR otrzymało 5 polskich projektów (z 8 złożonych wniosków aplikacyjnych do tego konkursu), w tym 4 z sektora lotniczego. Udział polskich projektów w budżecie tego konkursu wyniósł 17,8%.

W ramach drugiego naboru CEF Mobilność Wojskowa (04.05.2022 – 29.09.2022), na mocy decyzji Komitetu Koordynacyjnego CEF w dniu 20 grudnia 2022 r., dofinansowanie CEF w łącznej wysokości ponad 33 mln EUR otrzymało kolejnych 5 polskich projektów (z 8 złożonych wniosków aplikacyjnych do tego konkursu), w tym 2 z sektora lotniczego.

Trzeci i ostatni w perspektywie finansowej 2021-2027 konkurs CEF Mobilność Wojskowa został ogłoszony 3 maja 2023 r., z budżetem w wysokości 790 mln EUR (ostatecznie 807,3 mln EUR). Nabór trwał do 21 września 2023 r. Polscy wnioskodawcy złożyli 12 wniosków: w tym 4 wnioski dotyczą infrastruktury lotniskowej – złożone przez porty lotnicze położone w sieci TEN-T. Na mocy decyzji Komitetu Koordynacyjnego CEF w dniu 23 stycznia 2024 r., dofinansowanie CEF w łącznej wysokości ponad 129 mln EUR uzyskały 4 polskie projekty, w tym naborze nie został wybrany do dofinansowania żaden projekt z sektora lotniczego.

Pula mobilności wojskowej w ramach CEF już została w pełni wykorzystana. W ramach przeprowadzonych trzech naborów CEF Military Mobility Polska zajęła pierwsze miejsce w zakresie liczby realizowanych projektów - 14 projektów na łączną kwotę 222 mln EUR. Drugie miejsce przypadło PL w zakresie przydzielonej alokacji (13%), pierwsze miejsce zajęły Niemcy (17%). Łącznie w ramach komponentu Mobilność Wojskowa do wdrożenia skierowano 95 projektów ze wszystkich państw członkowskich o wartości 1,71 mld EUR.

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

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. finansów publicznych

Zarządzający portami lotniczymi

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

Przedmiotowe dwa działania są względem siebie komplementarne i w niniejszym sprawozdaniu były rozpatrywane łącznie.

W ramach działań realizowane były poniższe inicjatywy.

PPL S.A. rozpoczęła projekt pozyskania instytucji finansowej dla zapewnienia źródeł finansowania planów strategicznych PPL S.A. w kwocie 6 mld PLN. Planowane zakończenie wyboru instytucji finansowej: 30 września 2025 r.

Lotnisko Katowice-Pyrzowice realizuje program inwestycyjny uwzględniający również pozyskiwanie finansowania komercyjnego, a w Porcie Lotniczym w Lublinie prowadzone są rozmowy z BGK dotyczące finansowania wybranych inwestycji w ramach niskooprocentowanych pożyczek.

Port Lotniczy Kraków-Balice współpracuje z trzema bankami w zakresie obsługi bieżącej oraz lokowania nadwyżek środków finansowych. Współpraca układa się pozytywnie. W najbliższym czasie Kraków Airport będzie pozyskiwał finansowanie na inwestycje ujęte w Planie Inwestycyjnym Spółki

Działanie: Uproszczenie procesu inwestycyjnego (specustawa lotniskowa).

Podmioty:

Minister właściwy ds. transportu

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

Podsumowanie

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

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

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

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

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

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

- podjęcie działań w zakresie efektywnego i terminowego przeniesienia ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina w Warszawie oraz włączenie Centralnego Portu Komunikacyjnego do sieci portów lotniczych w Polsce do 2030 r. – działanie wymaga aktualizacji zgodnie z nowym harmonogramem realizacji inwestycji;
- rozwój sieci TEN-T w Polsce przez usprawnienia infrastruktury portów lotniczych znajdujących się w sieci oraz ewentualne rozszerzenie sieci na nowe porty lotnicze – działanie wymaga aktualizacji, w związku z przyjętą w 2024 r. nowelizacją Rozporządzenia UE nr 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej;
- dostosowanie infrastruktury portów lotniczych do nowych, wymagań sanitarnych, związanych z ewentualnym występowaniem chorób zakaźnych – ewentualna aktualizacja działania ze względu na odstęp czasowy jaki minął od zakończenia pandemii oraz rozważenie odstąpienia/ przeformułowania zakresu działania;
- aktualizacja planów generalnych lotnisk użytku publicznego w Polsce oraz dokumentów wyznaczających politykę transportową kraju – rozważenie przeformułowania treści działania – usunięcie informacji o pandemii z uwagi na odstęp czasowy jaki minął od jej zakończenia.

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

Jak wynika ze sprawozdania, a także z sygnałów jakie dotarły do Ministerstwa Infrastruktury od podmiotów przekazujących wkłady do opracowania niniejszego sprawozdania, Polityka lotnicza będzie wymagała w przyszłości aktualizacji.

Ma to związek w szczególności z ogłoszonymi w 2024 r. zmienionymi planami odnośnie harmonogramu oraz założeń realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego, a także planowanymi inwestycjami w rozbudowę Lotniska Chopina w Warszawie i modernizację lotnisk regionalnych.

Zaprezentowane powyżej zmiany, wymuszają konieczność dostosowania dokumentów strategicznych, programowych oraz polityk publicznych związanych z rozwojem transportu w Polsce do nowych kierunków rozwoju wyznaczonych przez Rząd RP.

Zgodnie z treścią ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju polityka publiczna musi być zgodna z ww. dokumentami wyższego rzędu, w szczególności z Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu, z której bezpośrednio wynika Polityka lotnicza. Aktualnie w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej (MFiPR) trwają prace (rozpoczęte pod koniec 2023 r.) nad aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju (śsrk), która wyznaczy cele, obszary zainteresowania i kierunki interwencji do 2035 r.

Do czasu przeprowadzenia aktualizacji wszystkich dokumentów strategicznych i w dalszej kolejności Polityki lotniczej, będzie w dalszym ciągu wyznaczać ona kierunki rozwoju transportu lotniczego w Polsce.