

Głos w dyskusji, trzecie spotkanie z cyklu Aviation Breakfast poświęcone kwestii, „czy potrzebna jest Strategia Rozwoju Polskiego Systemu Transportu Lotniczego”.

1. Konieczne jest zapewnienie spójności dokumentów strategicznych. Obecnie realizowany Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) zapewnia rozwój lotnisk regionalnych, lotniska im. F. Chopina oraz przestrzeni powietrznej i wynika z kierunkowych decyzji jakie zawarto w dokumentach którymi Polska realizuje wspólnotową politykę spójności w latach 2007-2013. Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych (PRSLiLUN) nie powstał jako strategia, jest to program wykonawczy stanowiący uzupełnienie POIiŚ.
2. Strategia dot. transportu lotniczego powinna bazować na dokumentach ramowych takich jak Strategia rozwoju Kraju 2020, koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju przyjęta przez Rząd w grudniu 2011. Głównym zagadnieniem strategicznym jest potwierdzenie w MTBiGM, czy w kolejnych latach podtrzymane zostaną wytyczne poprzednich Rządów RP dotyczące wspierania rozwoju regionów (z zapisów w/w dokumentów wynika że rozwój Polski ma bazować na rozwoju regionów).
3. W odniesieniu do żeglugi powietrznej standardy dla poszczególnych kategorii lotnisk na lata 2012-2014 wyznacza Krajowy Plan Skuteczności Działania (KPSD) / The Single European Sky Performance Scheme for period 2012-2014 (RP1). W UE trwają prace przygotowawcze do kolejnego planu obejmującego lata 2015+ (prawdopodobnie okres 5-letni).
4. Dane dotyczące ruchu lotniczego na polskich lotniskach a także ich możliwości operacyjnych powinny zostać dla celów pracy nad strategiami zweryfikowane i uaktualnione co najmniej w zakresie: przyjęcia wielkości ruchu lotniczego i pojemności przestrzeni z roku 2011, uwzględnienia znacznego zwiększenia przepustowości lotnisk w wyniku kończących się właśnie przygotowań branży lotniczej do EURO. Warto również pamiętać, że już obecnie polskie lotniska regionalne mogą, przy optymalnym wykorzystaniu, obsłużyć kilka razy więcej operacji komunikacyjnych.
5. Praca nad strategią powinna odbywać się z wykorzystaniem podejścia mieszanego top-down i bottom-up, ze szczególnym zaangażowaniem szerokiego forum uczestników tej debaty i uwzględnieniem głosu wszystkich interesariuszy.
6. Portal PRTL mógłby pełnić rolę forum umożliwiającego dotarcie do szerokiego grona interesariuszy i uwzględnienie wszystkich wniosków oraz propozycji.

Informacje uzupełniające (zaczepnięte z serwisów internetowych oraz danych PAŻP):

## **Informacje uzupełniające (zaczepnięte z serwisów internetowych oraz danych PAŻP):**

### **WRPO - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030**

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), przyjęta przez Radę Ministrów dnia 13 grudnia 2011 r., jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Jego celem strategicznym jest efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej zróżnicowanych potencjałów rozwojowych do osiągnięcia: konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia i większej sprawności państwa oraz spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej w długim okresie czasu KPZK 2030 wyznacza 6 celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. (...)

Załączniki:

[Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.pdf](#)

[VIII. Stan przestrzennego zagospodarowania kraju 2011 – mapy diagnostyczne.rar](#)

### **Rozpoczęcie konsultacji społecznych projektu Strategii Rozwoju Kraju 2020**

29 grudnia 2011 r. skończyły wpływać do MRR uwagi w ramach konsultacji społecznych SRK 2020, a tym samym MRR zakończyło proces konsultacji społecznych.

Zgodnie z art. 6 ust. 4 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, MRR prezentuje sprawozdanie z przebiegu i wyników konsultacji wraz z ustosunkowaniem się do uwag zgłaszanych w trakcie konsultacji.

Pobierz pliki:

- Raport z konsultacji społecznych Strategii Rozwoju Kraju 2020 (850 KB) 
- Zestawienie uwag (905 KB) 

### **Krajowy Plan Skuteczności Działania (KPSD)**

#### **The Single European Sky Performance Scheme for period 2012-2014 (RP1)**

W ślad za zamieszczanymi w ostatnich miesiącach informacjami o pracach nad kolejnymi wersjami Krajowego Planu Skuteczności Działania (KPSD) który zawiera ustalone na trzy lata 2012-2014 koszty PAŻP, IMGW, ULC oraz EUROCONTROL będące podstawą do wyliczenia stawek opłat ER i TNC, informujemy, że w PRB/PRU dobiega końca kolejny etap oceny przedstawionych przez kraje europejskie planów.

W dniach 15-16.03.2012 w Brukseli odbyło się 45-te posiedzenie SINGLE SKY COMMITTEE (SSC) na którym omawiano wstępnie ocenione propozycje Krajków europejskich. Wyniki prac PRB/PRU oraz SSC będą dostępne na stronach EUROCONTROL.

Zachęcamy do zapoznania się z aktualnymi dokumentami NPP / KPSD Polski i innych krajów europejskich jakie dostępne są pod niżej podanymi adresami.

Strona główna PRB/PRU dot. RP1: <http://www.eurocontrol.int/articles/performance-targets>

Revised NPP (KPSD): <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/pru/performance-plans/pl-poland-revised-pp-2012-2014.pdf>

Corrigendum NPP (KPSD): <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/pru/performance-plans/pl-corrigendum-rpp.pdf>

KPSD - Krajowe Plany Skuteczności Działania to dokumenty planistyczne, których obowiązek przygotowania został nałożony rozporządzeniem Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającym system skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej.

## KPSD - Standardy służb żeglugi powietrznej dla lotnisk regionalnych i lokalnych

W celu zabezpieczenia zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej i finansowania służb oraz infrastruktury w ramach systemu opłat za nawigację terminalową (TNC) i nawigację trasową (ER) przyjmuje się następujące standardy wyposażenia zapewnianego przez wyznaczoną instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej:

- podstawowy,
- dodatkowy (zapewniany odpowiednio do popytu, po przeprowadzeniu analiz uzasadniających możliwość ich finansowania w ramach jednej strefy pobierania opłat lub wskazujących na finansowanie w oddzielnej strefie).

Tabela A. Podstawowe / dodatkowe standardy operacyjne ATM i wyposażenia CNS oraz Meteo dla poszczególnych rodzajów lotnisk.

Lp.	Kategoria lotniska użytku publicznego	Podstawowy rodzaj i czas ATS Podstawowe wyposażenie NAV *	Dodatkowo rodzaj i czas ATS** Dodatkowo wyposażenie NAV (odpowiednio do popytu)**	
1	Ponadlokalne	Krajowe	ILS Cat II na jednym kierunku podejścia. ILS Cat I na drugim kierunku. Pomoc wprowadzająca DVOR/DME lub APV-RNAV. Służba TWR 24/7 Stałe biuro Meteo.	ILS Cat III na jednym kierunku podejścia lub APV CAT II (GBAS). ILS Cat II na drugim kierunku podejścia lub APV CAT I (GBAS). ILS CAT I lub APV I/II (SBAS) na pozostałych. Pomoc wprowadzająca DVOR/DME lub APV-RNAV. Służba TWR 24/7 Stałe biuro Meteo.
2		Regionalne	ILS Cat I na jednym kierunku podejścia. Pomoc wprowadzająca DVOR/DME lub APV-RNAV.  Służba TWR 12/7, AFIS 12/7 Stałe biuro Meteo.	ILS Cat II na jednym kierunku podejścia. ILS CAT I lub APV I/II (APV-RNAV) na pozostałych. Pomoc wprowadzająca DVOR/DME lub APV-RNAV. Służba TWR 24/7 Stałe biuro Meteo.
3	Lokalne	Nie zdefiniowano	Podejście NPA LNAV/LP lub DVOR/DME.  Służba AFIS 12/7*** Dostęp do danych biura Meteo.	

Wyposażenie lotnisk już zainstalowane i utrzymywane w chwili zatwierdzenia KPSD nie będzie pogorszone i będzie utrzymane na niezmiennym poziomie

Standardy wyposażenia i służb przedstawione w powyższej tabeli należy wdrażać z uwzględnieniem poniższego:

\* realizacja podstawowego wyposażenia i służb nastąpi w okresie maksymalnie 2 lat od:

- przyjęcia KPSD – w przypadku lotnisk już działających wg stanu na styczeń 2012 roku,
- wyznaczenia instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej – w przypadku lotnisk nowopowstających,

i będzie wykonywana zgodnie z planem finansowym dostawcy służb ATM/CNS wyznaczonego dla danego lotniska.  
\*\* dodatkowe służby i wyposażenie będą zapewnione przez wyznaczoną instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej jeżeli z Planu Generalnego lotniska, o którym mowa w art. 55 ust. 6 ustawy Prawo lotnicze, wynika że przepustowość i dostępność przestrzeni powietrznej lotniska jest niewystarczająca w odniesieniu do zakładanego krótkoterminowego (maksymalnie 3 lata) rozwoju ruchu w danym porcie. Koszty dodatkowych inwestycji lub służb będą mogły zostać uwzględnione we wspólnej z innymi lotniskami strefie pobierania opłat terminalowych, o ile stawka jednostkowa opłaty terminalowej w strefie pobierania tych opłat nie wzrośnie w porównaniu do stawki, jaka byłaby pobierana, gdyby dane lotnisko nie było objęte tą strefą (pod warunkiem spełnienia przez tę strefę warunków określonych w przepisach prawa dotyczących stref pobierania opłat terminalowych). W przeciwnym razie lotniska te będą objęte oddzielną strefą pobierania opłat terminalowych. Wyposażenie i służby w standardzie wyższym niż dodatkowe finansowane są z innych źródeł niż opłaty nawigacyjne.  
\*\*\* oznaczenie 12/7 należy czytać: dwanaście godzin dziennie, siedem dni w tygodniu.

## Przepustowość lotnisk regionalnych

Port lotniczy	MVS - prognoza PAŻP na 2011	Operacje - prognoza PAŻP na 2011	Wykonanie operacji w 28-ym tygodniu (9-15.07.2011)	Możliwa liczba operacji przy wykonaniu w 52 tygodni na poziomie tygodnia 28	Zadeklarowana godzinowa pojemność lotniska (TWR)	Możliwa liczba operacji przy wykorzystaniu zadeklarowanej pojemności 18h/dziennie przez 52 tygodnie
Bydgoszcz	2 018	4 036	105	5 460	8	52 416
Łódź	2 402	4 804	103	5 356	6	39 312
Gdańsk	16 086	32 172	699	36 348	10	65 520
Katowice	14 691	29 382	712	37 024	10	65 520
Kraków	18 812	37 624	736	38 272	10	65 520
Poznań	11 517	23 034	487	25 324	10	65 520
Rzeszów	3 790	7 580	148	7 696	10	65 520
Wrocław	11 909	23 818	508	26 416	10	65 520
Szczecin	2 277	4 554	84	4 368	10	65 520
Zielona Góra	635	1 270	22	1 144	6	39 312
	<b>84 137</b>	<b>168 274</b>	<b>3 604</b>	<b>187 408</b>	<b>+ 50 do +80%</b>	<b>589 680</b>

Tydzień 28 - jeden z najbardziej obciążonych tygodni w roku 2011.

Analiza dotyczy lotnisk regionalnych (bez Warszawy).

Do analizy możliwości operacyjnych założono pracę 18 godzin dziennie (18/7).

Przyjęto zadeklarowane obecnie dla lotnisk regionalnych pojemności wynoszące od 6 do 10 operacji na godzinę.

Zakładając, że lotniska regionalne (bez Warszawy) czynne byłyby tylko 18 godzin na dobę i 7 dni w tygodniu, ich możliwości operacyjne obsługi operacji lotniczych wynoszą obecnie około 600 000 w roku. Przy założeniu pracy lotnisk regionalnych przez 24 godziny na dobę (bez ograniczeń nocnych) te możliwości rosną do ok. 790 000 operacji.

**Zakładany się wzrost przepustowości na EURO 2012<sup>TM</sup> o + 50% do +80% na 4 lotniskach.**

### Przygotowania Polski do UEFA Euro 2012<sup>TM</sup>

w zakresie transportu lotniczego są koordynowane przez Spółkę PL.2012, która współpracuje z kilkunastoma partnerami m.in. z portami lotniczymi w Miastach Gospodarzach Turnieju, Urzędem Lotnictwa Cywilnego, Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Polskimi Siłami Zbrojnymi czy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. W porcie lotniczym im F. Chopina w Warszawie zakończono już prace modernizacyjne z myślą o podniesieniu jakości obsługi pasażerów oraz rozwoju rynku lotniczego w przyszłości i jest on już dzisiaj gotowy do obsłużenia ruchu lotniczego, jaki wystąpi w trakcie UEFA Euro 2012<sup>TM</sup>.

Natomiast na lotniskach w Gdańsku, Poznaniu i Wrocławiu nadal prowadzone są inwestycje polegające z jednej strony na zwiększeniu przepustowości oraz podniesieniu jakości obsługi pasażerskiej w terminalach, a z drugiej na podniesieniu zdolności operacyjnych portów lotniczych, czyli zwiększeniu liczby operacji lotniczych, które są one w stanie obsłużyć. Prowadzone inwestycje mają na celu dostosowanie polskich lotnisk do obsługi zwiększonego ruchu w trakcie UEFA Euro 2012<sup>TM</sup>. Nie jest to jednak jedyny cel. Zwiększenie przepustowości lotnisk oraz podniesienie jakości obsługi, pozwoli portom lotniczym na wzmocnienie ich pozycji rynkowej w przyszłości.

Po zakończeniu prac modernizacyjnych lotnisko w Warszawie jest w stanie obsłużyć 5000 przylatujących i 3800 odlatujących pasażerów oraz 42 operacje lotnicze na godzinę. Dla porównania, w 2009 roku, przed modernizacją, przepustowość lotniska wynosiła 3750 obsługiwanych na godzinę pasażerów przylatujących, 2340 odlatujących i 36 operacji lotniczych. Po zakończeniu wszystkich prac szacowany wzrost liczby pasażerów i operacji obsługiwanych na godzinę wyniesie: w Gdańsku: przyloty 760 -> 2240, odloty 760 -> 2240, operacje lotniskowe 23 -> 30; w Poznaniu: przyloty 900 -> 2500, odloty 500 -> 1600, operacje lotniskowe 10 -> 30; we Wrocławiu: przyloty 1260 -> 2240, odloty 840 -> 2240, operacje lotniskowe 10 -> 24.

Więcej informacji dotyczących EURO 2012, w tym lotnisk, znajdziecie Państwo na stronie PL.2012, która w Polsce koordynuje całość przygotowań do turnieju: <http://www.2012.org.pl>

Oraz na stronie PAŻP: <http://www.pansa.pl/euro2012>

## Pojemności ruchowe deklarowane przez PAŻP w ramach przygotowania Polski do UEFA Euro 2012™

Na potrzeby portów lotniczych PAŻP deklaruje pojemności ruchowe, które całkowicie zaspokajają potrzeby klientów. W sytuacjach wyjątkowych (special event) ustala się i koordynuje podwyższone wartości pojemności ruchowych na konkretnych lotniskach z konkretnych powodów i o określonym czasie trwania.

Służby kontroli ruchu lotniczego PAŻP są w stanie wykonać dodatkową ilość operacji startów i lądowań na potrzeby UEFA EURO 2012. W tym celu tylko na okres turnieju PAŻP zadeklarowała zwiększone wartości pojemności ruchowych w portach gospodarzy i portach wspomagających.

Podwyższone wartości pojemności ruchowych na czas UEFA EURO 2012 zostały przekazane do wykorzystania przez koordynatora rozkładu lotów.

### Pojemności ruchowe lotnisk turniejowych

Lotnisko	Pojemności deklarowane [operacji/h]	Pojemności EURO 2012 [operacji/h]
Warszawa	38	42
Gdańsk	23	30
Poznań	10	30
Wrocław	10	26

Wartości pojemności ATC zostały skoordynowane z możliwościami operacyjnymi portów lotniczych.

### Pojemności ruchowe lotnisk wspomagających

Lotnisko	Pojemności deklarowane [operacji/h]	Pojemności EURO 2012 [operacji/h]	Stanowiska postojowe duże	Stanowiska postojowe VIP-Jets
Katowice	15	20	14	16
Łódź	10	12	6	11
Bydgoszcz	10	12	9	24
Zielona Góra	10	10	1	4