

SPRAWOZDANIE

z przebiegu i wyników konsultacji społecznych projektu
**Polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do
2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)**

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Spis treści

Wykaz użytych skrótów	3
Wprowadzenie	4
Konsultacje społeczne	5
Podstawa prawna	5
Podmiot odpowiedzialny za organizację oraz nadzór nad konsultacjami społecznymi	5
Forma organizacji konsultacji społecznych	5
Podsumowanie konsultacji społecznych	7
Najważniejsze zagadnienia poruszone w uwagach	9
Wnioski z konsultacji społecznych.....	13

Wykaz użytych skrótów

ATM	System zarządzania ruchem lotniczym
CPK	Centralny Port Komunikacyjny
IATA	Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych
JST	Jednostki samorządu terytorialnego
LSRG	Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza
MI	Ministerstwo Infrastruktury
MSWiA	Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji
Polityka Lotnicza	Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)
Projektodawca	Ministerstwo Infrastruktury
SOL	Straż Ochrony Lotniska
SOOŚ	Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko
SRT2030	Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa

Wprowadzenie

Niniejsze sprawozdanie ma na celu przedstawienie przebiegu i wyników konsultacji projektu Polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.), zawierające ustosunkowanie się do zgłoszonych uwag wraz z uzasadnieniem.

Rozpoczęcie konsultacji społecznych miało miejsce w dniu 8 lipca 2021 r. Oficjalna informacja o rozpoczęciu konsultacji społecznych została przekazana podczas konferencji prasowej Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Pana Marcina Horały oraz zamieszczona na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Konsultacje do projektu Polityki Lotniczej trwały do dnia 11 sierpnia 2021 r.

Podziękowania należą się dla osób które poświęciły swój czas, aby zapoznać się z projektem dokumentu Polityki Lotniczej i zechciały wziąć czynny udział w procesie konsultacji, przesyłając uwagi do projektu. Otrzymane uwagi oraz wynikające z nich rekomendacje i komentarze zostaną wykorzystane do uzupełnienia i modyfikacji dokumentu Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.).

Szczegółowy opis przebiegu konsultacji wraz z wnioskami płynącymi z otrzymanych uwag zamieszczono w dalszej części sprawozdania. Do sprawozdania dołączono również wykaz wszystkich uwag wraz ze stanowiskiem Ministerstwa Infrastruktury, dotyczących projektu Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.). Z racji bardzo dużej liczby uwag oraz ograniczonego czasu na pisemne odniesienie się do nich, stanowiska projektodawcy niejednokrotnie nie są bardzo szczegółowe. Jednocześnie prace nad zmianą tekstu Polityki Lotniczej wciąż trwają. Dokument zostanie uzupełniony o wnioski wynikające z konsultacji oraz o nowe dane i informacje dotyczące planowanego rozwoju transportu lotniczego po kryzysie wywołanym przez SARS-CoV-2.

Konsultacje społeczne

Podstawa prawna

Na podstawie art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz.U. z 2021 r. poz. 1057) projekt koncepcji rozwoju kraju, projekty strategii rozwoju, o których mowa w art. 9 pkt 2 i 3, oraz projekty polityk publicznych podlegają konsultacjom w szczególności z: jednostkami samorządu terytorialnego i ich związkami, partnerami społecznymi i gospodarczymi oraz z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Zgodnie z w/w ustawą, art. 6 ust. 4 podmiot opracowujący projekt koncepcji rozwoju kraju, projekt strategii rozwoju oraz projekt polityki publicznej ogłasza na swojej stronie internetowej oraz może ogłaszać w prasie odpowiednio o zasięgu krajowym, regionalnym lub lokalnym, informację o konsultacjach, terminie i sposobie przekazywania uwag do projektu oraz terminie i miejscu spotkań konsultacyjnych. Ogłoszenie w prasie zawiera dodatkowo informację o adresie strony internetowej, na której zamieszczono projekt.

Podmiot odpowiedzialny za organizację oraz nadzór nad konsultacjami społecznymi

Podmiotem odpowiedzialnym za przeprowadzenie konsultacji społecznych projektu Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) jest organ opracowujący projekt Polityki Lotniczej, czyli Minister Infrastruktury.

Forma organizacji konsultacji społecznych

Zgodnie z art. 6 ustawy *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, Minister Infrastruktury podał do publicznej wiadomości informację o rozpoczęciu konsultacji społecznych dokumentu Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) podczas konferencji prasowej, jak również za pośrednictwem strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury oraz za pośrednictwem ogłoszeń umieszczonych na tablicach informacyjnych MI. Dokument udostępniono również w Głównej Bibliotece Komunikacyjnej, aby ułatwić dostęp do projektu dokumentu osobom nie posiadającym dostępu do Internetu. Informację o tym fakcie zamieszczono również na tablicach informacyjnych znajdujących się przy wejściach głównych Ministerstwa Infrastruktury przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie.

Rysunek 1. Informacja nt. konsultacji społecznych projektu Polityki Lotniczej ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury

The screenshot shows the official website of the Ministry of Infrastructure (Ministerstwo Infrastruktury) on gov.pl. The page is titled "Konsultacje społeczne projektu „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”". It includes a navigation menu on the left, a search bar at the top right, and a main content area with the following details:

- Project Title:** Konsultacje społeczne projektu „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”
- Date:** 08.07.2021
- Text:** Ministerstwo Infrastruktury w Warszawie, działając na podstawie art. 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2021 r. poz. 1057) oraz uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regułami pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), ma przyjemność zaprosić Państwa do wzięcia udziału w konsultacjach publicznych projektu dokumentu pn. „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”.
- Uwagi do projektu:** Uwagi do projektu można składać za pomocą formularza dedykowanego do projektu w terminie do 11.08.2021 r.
- Materialy:** A list of downloadable documents including:
 - Formularz zgłaszania uwag do projektu „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” (0.02MB)
 - Projekt uchwały „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” (0.45MB)
 - Uzasadnienie do uchwały „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” (0.31MB)
 - Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) (3.50MB)
 - Informacja na temat przetwarzania danych osobowych (0.20MB)

Informacje o rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu Polityki Lotniczej pojawiły się również na wielu stronach internetowych m.in. www.dlapilota.pl, www.pasażer.com, www.rynek-lotniczy.pl, www.fly4free.pl, www.gazetaprawna.pl, www.msn.com, www.transinfo.pl, www.forsal.pl, www.wpolityce.pl, www.gmina-baranow.pl, www.teraz-srodowisko.pl, www.wyborcza.biz, www.radiogdansk.pl, www.e-prawnik.pl.

Na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury, został udostępniony dedykowany formularz do zgłaszania uwag do projektu, projekt uchwały, uzasadnienie do uchwały oraz projekt dokumentu Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.). Uwagi można było przesłać pocztą tradycyjną, złożyć osobiście w formie papierowej w Głównej Bibliotece Komunikacyjnej lub przesłać drogą elektroniczną na specjalnie utworzony adres e-mail na potrzeby procesu konsultacji społecznych Polityki Lotniczej: politykalotnicza@mi.gov.pl.

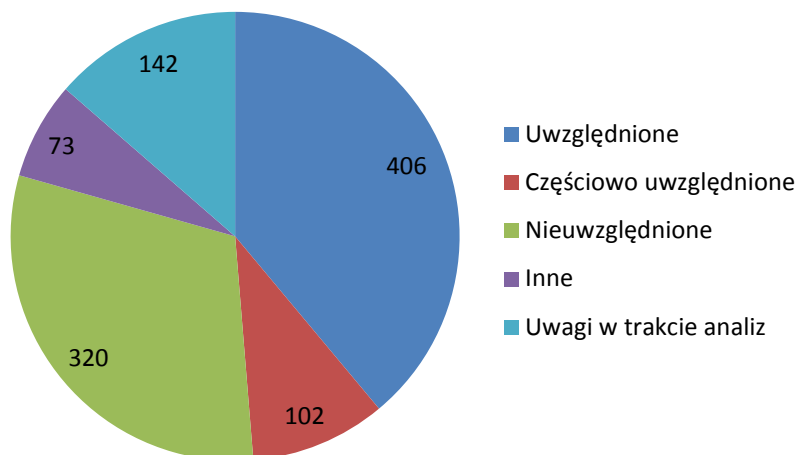
Podsumowanie konsultacji społecznych

Do projektu dokumentu Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) zostały zgłoszone w ramach konsultacji społecznych 1043 uwagi od 41 podmiotów. Większość uwag została zgłoszona za pośrednictwem dedykowanego formularza do zgłaszania uwag, natomiast część uwag została przekazana w formie pisma. Za pośrednictwem Głównej Biblioteki Komunikacyjnej nie złożono żadnej uwagi.

Otrzymałe uwagi zostały podzielone na:

- Uwaga uwzględniona (włączona do projektu dokumentu);
- Uwaga częściowo uwzględniona (część uwagi posiada cechy charakterystyczne dla uwagi uwzględnionej);
- Uwaga nieuwzględniona (wniosek sprzeczny z założeniami projektu, nie dotyczący projektu lub niezrozumiały, dla którego określenie istoty zgłaszanej uwagi nie było możliwe);
- Uwaga inna (zawierająca pytania, spostrzeżenia, opinię lub stwierdzenie – nie posiadające cech charakterystycznych dla uwagi uwzględnionej);
- Uwagi w trakcie analiz – ze względu na złożony charakter niektórych uwag, wymagają one pogłębionej analizy, w związku z tym po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie ich uwzględnienia lub odrzucenia, informacje w tym zakresie znajdą się w zaktualizowanej wersji niniejszego sprawozdania.

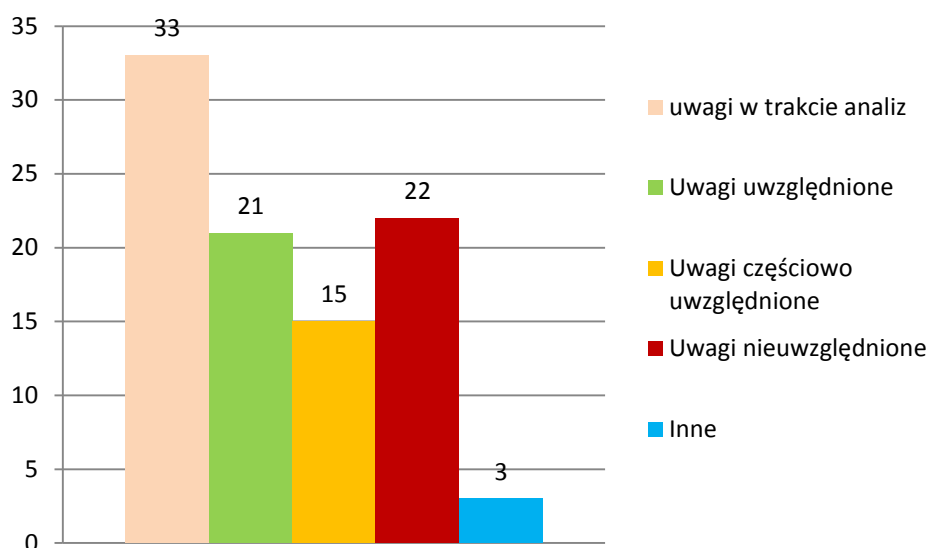
Rysunek 2. Zestawienie uwag otrzymanych podczas konsultacji społecznych



Powyższy wykres przedstawia liczbowe zestawienie uwag. Spośród 1043 uwag – 406 zostało uwzględnionych, 102 częściowo uwzględnione, 320 nieuwzględnionych, 142 uwag pozostawiono do dalszych analiz, a 73 uwag nie nosiło charakterystycznych cech uwagi merytorycznej, a były to ogólne opinie, pytania i spostrzeżenia. Konsultacje publiczne Polityki Lotniczej zainteresowały m.in. zarówno instytucje i podmioty z szeroko rozumianej branży transportu lotniczego, jednostki samorządu terytorialnego, a także osoby prywatne, występujące we własnym imieniu.

Do Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) uwagi zgłosiło 5 jednostek samorządu terytorialnego: Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego. Poniżej zaprezentowano informację na temat uwag zgłoszonych przez ww. jednostki.

Rysunek 3 Zestawienie uwag otrzymanych w ramach konsultacji z JST



Spośród otrzymanych 94 uwag, zgłoszonych przez ww. jednostki samorządu terytorialnego – 33 znajduje się w trakcie dalszej analizy, ze względu na ich złożony charakter, 21 uwag zostało uwzględnionych, 15 częściowo uwzględnionych, 22 zostały nieuwzględnione, ze względu na swój charakter, a 3 uwagi zostały zakwalifikowane jako inne, ze względu na zaprezentowane treści. Warto również zauważyć fakt, iż część uwag zgłoszonych przez JST była identyczna z tymi, zgłoszonymi przez porty lotnicze położone na ich terenie.

Najważniejsze zagadnienia poruszone w uwagach

Do najczęściej powtarzających się otrzymanych uwag należy zaliczyć, te które wskazywały na:

- konieczność aktualizacji prognoz ruchu lotniczego,

Prognozy sporządzone przez IATA, na zlecenie przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze”, zawarte w Polityce Lotniczej zostały opracowane przed wybuchem pandemii COVID-19. W momencie opracowywania dokumentu, z uwagi na wyjątkowo wysoki stopień niepewności odnośnie przyszłego rozwoju pandemii nie można było w sposób rzetelny dokonać ich aktualizacji. Zmniejszenie poziomu zakażeń w połowie 2021 r. spowodowane m.in. coraz większą liczbą osób zaszczepionych na COVID-19, stworzyło możliwość dokonania weryfikacji przyjętych założeń i aktualizacji prognoz. Na etapie konsultacji społecznych rozpoczęły się prace związane z aktualizacją prognoz, a jej wyniki po ich opracowaniu zostaną zawarte w projekcie dokumentu.

- konieczność zaktualizowania części diagnostycznej oraz analizy SWOT o kwestie związane z pandemią COVID-19,

Wiele ze zgłoszonych uwag odnosiło się do nieaktualności części diagnostycznej, w związku ze zbyt uproszczonym ujęciem w projekcie dokumentu wpływu pandemii COVID-19 na rynek lotniczy

w Polsce. Projektodawca po wnikliwym zapoznaniu się z uwagami postanowił o aktualizacji dokumentu pod kątem wpływu pandemii COVID-19 na transport lotniczy.

- określenie roli regionalnych portów lotniczych po wybudowaniu CPK,

Jedną z głównych uwag do dokumentu była kwestia, zdaniem zgłaszających uwagi, niedostatecznego ujęcia w dokumencie kwestii związanych z diagnozą i rozwojem regionalnych portów lotniczych, a także z wpływem Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne w Polsce. Projektodawcy zarzucono nadmierne skupianie się na kwestiach dotyczących funkcjonowania i rozwoju Lotniska Chopina w Warszawie, a także Centralnego Portu Komunikacyjnego. W opinii Ministerstwa Infrastruktury szczególna rola Lotniska Chopina, a w przyszłości CPK, wymusza pogłębiony opis tych inwestycji w dokumencie. Jednocześnie Projektodawca podjął decyzję o poszerzeniu w dokumencie rozdziału związanego z tym obszarem rynku lotniczego.

- rozszerzenie sieci TEN-T o Port Lotniczy Warszawa/Modlin,

Ministerstwo Infrastruktury wyraża wątpliwości dotyczące dodania Portu Lotniczego Warszawa/Modlin do sieci TEN-T, ze względu na zbyt bliską odległość od Portu Lotniczego należącego do sieci TEN-T (Port Lotniczy Chopina i projektowanego CPK), zakłada się bowiem, że każda jednostka NUTS2 w Polsce będzie dysponowała maksymalnie po 1 porcie lotniczym obsługujący dany region w sieci TEN-T.

- rolę przewoźników niskokosztowych na polski rynku lotniczym,

Zdaniem części podmiotów konsultujących projekt dokumentu kwestia przewoźników niskokosztowych w Polsce została umniejszona. Powyższe wynika, z zaprezentowanych w projekcie dokumentu wyników prognoz IATA oraz przyjętych do badania założeń. W tym miejscu należy podkreślić, że w związku ze zgłoszonymi uwagami, część opracowania dotycząca przewoźników niskokosztowych zostanie poddana modyfikacjom.

- rozszerzenie dokumentu o plany dotyczące przemysłu lotniczego w Polsce,

Ze względu na charakter dokumentu, kwestie dot. przemysłu lotniczego zostały ujęte w projekcie na wysokim poziomie ogólności. Ponadto należy mieć na uwadze, że rozwój przemysłu i innowacyjności wykracza poza przyjęty zakres dokumentu. Pomimo powyższego Projektodawca uwzględnił w projekcie wiele ze spostrzeżeń i uwag zgłoszonych w tym zakresie, które w znacznym stopniu wzbogaciły projekt, jednocześnie zachowując przyjęty poziom ogólności. Część ze zgłaszanych propozycji zmierzała również w kierunku stworzenia Polityki/Programu w obszarze przemysłu lotniczego, co nie mogło być uwzględnione przez Ministerstwo Infrastruktury ze względu na przypisanie tego obszaru do innego resortu. Niezależnie od powyższego, kwestia ta winna być dodatkowo przeanalizowana przez właściwy resort. Kwestie te zostały także odzwierciedlone już w Polityce Przemysłowej Polski - dokumencie strategicznym, który powstał w pierwszej połowie 2021 r. w ramach szerokich konsultacji branżowych i przy udziale przedstawicieli polskiego przemysłu oraz

ekspertów, z zamiarem opracowania katalogu narzędzi wspierających rozwój polskiego przemysłu i budowy jego odporności na kryzysy.

- zagadnienia dotyczące finansowania SOL oraz LSRG przez Zarządzających lotniskami,

W zakresie funkcjonowania i organizacji Straży Ochrony Lotniska Polityka nie zakłada dokonania jakichkolwiek zmian. Za ochronę lotnisk, jako przedsiębiorstw odpowiadają zarządzający lotniskami, za kontrolę graniczną Straż Graniczna. Koszty funkcjonowania SOL uwzględnione są w opłatach lotniskowych, natomiast kwestie dotyczące przekraczania granicy państwowej na lotniskach finansowane są z budżetu państwa.

Odnosnie Lotniskowych Służb Ratowniczo-Gaśniczych trwają wieloletnie rozmowy pomiędzy zainteresowanymi resortami oraz stroną pracowniczą. Mając na uwadze rozbieżne oczekiwania po stronie społecznej, dotychczas nie udało się wypracować satysfakcjonującego wszystkie strony rozwiązania, a postulaty na przestrzeni lat ulegały zmianom. Część z nich dotyczy zabezpieczenia emerytalnego pracowników LSRG, część ich podległości, część finansowania. Generalnie zgodnie z przepisami prawa, za organizację LSRG odpowiedzialny jest zarządzający lotniskiem. Kwestia włączenia LSRG była wielokrotnie analizowana zarówno przez MI jak i MSWiA, które jest właściwe do podjęcia wiążącej decyzji w tym zakresie. W oparciu o analizy, stanowisko w tej kwestii jest negatywne.

Z tego też względu postulaty te nie mogą być uwzględnione w dokumencie.

- zagadnienia związane z żeglugą powietrzną,

Z racji specyfiki tego obszaru, w Polityce Lotniczej został on opisany najbardziej szczegółowo. Część uwag zmierzała do jeszcze większego jego uszczegółowienia. Z tego też względu nie zostały one uwzględnione. W dokumencie podkreślono wagę infrastruktury ATM jako infrastruktury krytycznej, zaznaczono również potrzebę stworzenia w kraju jednego z centrów ADSP (ATM Data Service Provider). Należy jednak pamiętać, że szczegółowe rozwiązania prawne w tym obszarze są dopiero na etapie tworzenia (pakiet SES2+). Niemniej działania przygotowawcze winny zostać podjęte z wyprzedzeniem. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, jako główny podmiot zaangażowany, wskazała również na potrzebę podkreślenia wagi obecnych i przyszłych działań wynikających z programu SESAR, nie przekazując jednak żadnych propozycji zapisu.

- zagadnienia związane z planami generalnymi lotnisk,

Polityka Lotnicza będzie jednym z dokumentów, w oparciu o który minister właściwy ds. transportu będzie zatwierdzał plany generalne lotnisk użytku publicznego w zakresie zgodności z polityką transportową kraju. Z tego też względu, podmioty odpowiedzialne za ich sporządzenie, winny brać ją pod uwagę. Część uwag zmierzała w kierunku szczegółowego rozpisania w Polityce zakresu tego dokumentu. Należy mieć na uwadze, że zakres taki znajduje się w art. 55 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. Postulowano również większe związanie kwestii planów generalnych z planami zagospodarowania przestrzennego. Ta kwestia została w Polityce zaakcentowana. Przy czym należy

mieć na uwadze właśnie procedowaną ustawę (druk UD 104), która w sposób szczegółowy odnosi się do tego postulatu.

Podnoszono również, że projektodawca w niewystarczający sposób w Polityce uwzględnił zapisy zatwierdzonych planów generalnych, szczególnie w kontekście prognoz oraz charakterystyki regionów. Na podkreślenie zasługuje fakt, że uwagi takie zgłosiły między innymi dwa porty lotnicze, które od 2014 roku ignorują wynikający z przepisów prawa obowiązek sporządzenia i posiadania zatwierdzonego przez ministra właściwego ds. transportu planu generalnego.

Odnosząc się do charakterystyki i specyfiki regionów projektodawca postanowił rozszerzyć tę część Polityki lotniczej. W tym kontekście należy mieć jednak na uwadze, że plany generalne stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa i ich wykorzystanie w dokumencie o charakterze publicznym jest bardzo utrudnione.

W odniesieniu do prognoz dla poszczególnych portów lotniczych należy podkreślić, iż żaden z dotychczas zatwierdzonych planów generalnych nie uwzględnił wpływu Covid-19 na dane lotnisko. Jednocześnie żaden z portów lotniczych nie pokusił się o przekazanie Ministerstwu zaktualizowanych prognoz. W tym kontekście należy wskazać, iż Zarządzający Portami Lotniczymi brali czynny udział w przygotowywaniu projektu Polityki.

- rozszerzenie w dokumencie informacji na temat dekarbonizacji lotnictwa,

Kwestie wpływu transportu lotniczego na środowisko spotkały się z dużym zainteresowaniem podmiotów, które zgłosiły uwagi do projektu dokumentu. Z uwagi na to, że jest to dla Projektodawcy jeden z obszarów priorytetowych, wiele z uwag zostało uwzględnionych.

- inne kwestie problemowe.

Pozostałe uwagi dotyczące kwestii merytorycznych poruszonych w dokumencie dotyczyły m.in. kwestii związanych z intermodalnością, transportu małymi samolotami, edukacją i zatrudnieniem w lotnictwie, hałasem lotniczym, bezpieczeństwem i ochroną w lotnictwie cywilnym, finansowaniem transportu lotniczego, czy też kwestiami współpracy narodowej.

Pośród otrzymanych uwag znalazły się również uwagi dotyczące propozycji zmian listy skrótów, uwagi zawierające propozycję zmiany stylistycznej treści, uwagi zawierające korekty edytorskie.

Część otrzymanych uwag nie zawierała cech charakterystycznych dla uwag, były to luźne dywagacje, spostrzeżenia, opinie i niejednokrotnie treści zawierające pytania do Projektodawcy.

Projektodawca przygotował dedykowany formularz do zgłaszania uwag, jednakże nie każdy podmiot zastosował się do prośby o jego wykorzystanie. Część podmiotów zgłosiła swoje spostrzeżenia w formie pism, niejednokrotnie nie zawierających konkretnych propozycji zmian do dokumentu, co znacznie utrudniało i wydłużało zajęcie stanowiska.

Należy również zaznaczyć, iż część uwag była zbyt szczegółowa w stosunku do ogólnego charakteru projektu dokumentu Polityki Lotniczej lub nie zawierała propozycji zmiany zakwestionowanego fragmentu.

W związku ze zmianą treści projektu część zgłoszonych uwag i wniosków stała się bezprzedmiotowa, gdyż dotyczyła zagadnień, które zostały gruntownie przereklamowane

Wnioski z konsultacji społecznych

Kwestia konsultacji Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) spotkała się z bardzo dużym zainteresowaniem społeczeństwa. Duża liczba podmiotów publicznych, przedsiębiorców oraz osób prywatnych, które zgłosiły uwagi do projektu dokumentu, może świadczyć, iż projektodawca dotarł do szerokiego grona odbiorców.

Wiele z uwag merytorycznych zgłoszonych podczas konsultacji, w znacznym stopniu wzbogaciło dokument. Dzięki otrzymanym i uwzględnionym uwagom obraz polskiego rynku lotniczego ujęty w dokumencie stał się pełniejszy, a kierunki interwencji i działania określone w projekcie będą mogły w większym stopniu przyczynić się do dalszego rozwoju rynku transportu lotniczego w Polsce. Jednakże część z ekspertów oraz dziennikarzy swoje uwagi odnoszące się do Polityki publikowało na łamach mediów, głównie elektronicznych. Na uwagę zasługuje fakt, iż uwagi i propozycje te nie zostały zgłoszone w ramach oficjalnych i formalnych konsultacji. Pomimo tego, projektodawca śledził doniesienia prasowe i publikacje traktujące o zagadnieniach Polityki i na bieżąco analizował ich zasadność. Wyniki tych analiz nie są odzwierciedlone w przedmiotowym sprawozdaniu oraz w załącznikach do niego.

Podstawowym wnioskiem z przeprowadzonych konsultacji społecznych jest konieczność zaktualizowania prognoz ruchu lotniczego uwzględniając wpływ pandemii na transport lotniczy. Już na etapie konsultacji publicznych Polityki Lotniczej zostały zainicjowane prace nad aktualizacją przedmiotowych prognoz.

Część uwag dotyczyła zasadności realizacji inwestycji związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym. W tym miejscu należy podkreślić, iż Polityka Lotnicza nie stanowi podstawy do budowy CPK, a także nie stanowi uzasadnienia jego realizacji. Celem Polityki Lotniczej jest natomiast, wpisanie projektu CPK w system transportowy kraju. Decyzja o budowie CPK została podjęta Uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej oraz potwierdzona w Ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1354). Centralny Port Komunikacyjny został uwzględniony w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. Polityka Lotnicza pozostaje dokumentem niższego rzędu niż SRT2030.

Z związku z licznymi uwagami i postulatami dotyczącymi szerszego ujęcia w dokumencie sytuacji regionalnych portów lotniczych, Ministerstwo Infrastruktury podjęło decyzję o poszerzeniu w dokumencie rozdziału związanego z tym obszarem rynku lotniczego.