

**Formularz zgłaszania uwag do projektu Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)**

Lp.	Zgłaszający uwagę (nazwa instytucji)	Część, której dotyczy uwaga	Fragment tekstu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi lub proponowany zapis	Stanowisko MI
1.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Diagnoza stanu transportu lotniczego (str. 28, 30)	„Rocznie europejskie lotniska obsługują ok. 1 mld pax, co czyni rynek europejski trzecim największym na świecie”.  „Europa jest drugim największym rynkiem lotniczym po Azji”.	Należy ujednoczyć sprzeczne zapisy.	Uwaga uwzględniona.
2.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Diagnoza stanu transportu lotniczego. (str.28) Prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych w Polsce (str.64)	Całość rozdziałów.	W opracowaniu nie uwzględniono wpływu pandemii COVID-19 na rynek lotniczy. Dane wykorzystywane w prognozie pochodzą sprzed 2020 r., a wszelkie stworzone prognozy oparte są właśnie o te dane. Na str. 64 zamieszczono informację o tym, że skutki pandemii są trudne do oszacowania, a prognozy ruchu wykonane przez pandemią straciły swoją wartość, natomiast w kolejnych rozdziałach takie prognozy wykorzystywane są do potwierdzania zasadności budowy CPK.	Uwaga uwzględniona. Prognozy rozwoju ruchu lotniczego w Polsce zostaną zaktualizowane pod kątem wpływu pandemii COVID-19.
3.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 42, 111,112)	Rysunek 17. Rysunek 68 Rysunek 69	Mapy na podstawie których przeprowadzana jest analiza nie są spójne ze sobą (brak wszystkich lotnisk np. rysunek 68 - w tym przypadku	Uwaga uwzględniona częściowo. Mapa czasu dojazdu do wybranych portów cargo lotniczego ze względu na nieaktualność została usunięta z

				Lotniska Olsztyn – Mazury. Mapy czy dane zawarte w dokumencie powinny być aktualne i pochodzić z tego samego okresu, aby rzetelnie przeprowadzić analizę.	dokumentu.
4.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 42, 46, 47, 49, 50, 51, 65 (przypis), 72, 94, 114)	Mapa, Warszawa-Modlin, Drugie lotnisko, Modlin (WMI) (...); (... ) na lotnisku Warszawa - Modlin od 2012 (...); (... )na lotnisku Warszawa - Modlin od 2012 (...); (... )Warszawa - Modlin (... ) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin; (... )Warszawa - Modlin (...); (... ) Warszawa, Modlin (...);	W dokumencie brak jest spójności przy stosowaniu prawidłowego nazewnictwa dla Portu Lotniczego Warszawa /Modlin. W związku z powyższym za zasadne należy uznać ujednoczenie i poprawne stosowanie nazw portów lotniczych określonych przez ULC.	Uwaga została uwzględniona, poprawiono zapis dotyczący nazwy portu lotniczego na Warszawa/Modlin
5.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 46, 153)	Drugie lotnisko, Modlin (WMI) (...) Lotniska Warszawa/Modlin (EPMO) (...)	Na stronie 26 użyto kodu IATA WMI natomiast na stronie 153, kodu ICAO – EPMO. Za zasadne należy uznać poprawienie i ujednoczenie.	Uwaga nieuwzględniona. Zastosowane w projekcie dokumentu kody IATA i ICAO, wynikają między innymi z różnych źródeł opracowań wykorzystanych do projektu polityki lotniczej.
6.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie  (str. 46)	„Lotnisko Chopina w Warszawie jest najważniejszym portem lotniczym tego miasta. W 2019 roku obsłużyło 18,3 mln pasażerów. Drugie lotnisko, Modlin (WMI), obsłużyło w tym samym roku 3,1 mln pasażerów, którzy skorzystali z oferty jedynej linii lotniczej operującej na tym porcie lotniczym, którą był Ryanair.”.	Wskazać należy, iż poprzednie akapity zaczynały się podania roku - którego dotyczył dany akapit.  W tej części zgodnie z tytułem przedstawiona jest Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie a nie lotniska Warszawa/Modlin.  W przypadku opisywania sytuacji Lotniska Chopina i	Uwaga częściowo uwzględniona, zapis zostanie zmodyfikowany

				<p>Warszawa/Modlin należy wziąć także pod uwagę lotnisko w Radomiu i kompleksowo opisać sytuację Lotnisk na terenie Województwa Mazowieckiego.</p> <p>W przytoczonym fragmencie tekstu odniesiono się że „Drugie lotnisko, Modlin (WMI), obsłużyło (...) 3,1 mln pasażerów, którzy skorzystali z oferty jedynej linii lotniczej (..).</p> <p>Według stanu na dzień dzisiejszy pasażerowie w PL Chopina mogą skorzystać z oferty 21 przewoźników rozkładowych z czego wynika że średnio jedna linia lotnicza nie przewozi nawet 1 mln PAX.</p>	
7.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 50)	„Ruch międzynarodowy na lotni lotnisku Chopina w Warszawie”.	Błąd redakcyjny.	Uwaga uwzględniona
8.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 53)	Brakuje opisu do rysunku podziału rynku lotniczego.	Należy dodać opis rysunku.	Uwaga uwzględniona
9.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 55)	Rysunek 33	W źródle podano zakres lat: 2007-2016 a wykres pokazuje lata 2008-2018.	Uwaga uwzględniona

10.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 56)	Rysunek 34	Wartości na wykresie po lewej stronie są takie same jak na prawym. Należy poprawić rysunek.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
11.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 69) Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK” ze scenariuszem „z CPK” (podstawowe scenariusze referencyjne) - założenia ogólne	„Zdolność obsługi 3 mln pasażerów rocznie od lata 2021 r.”.	Lotnisko RDO ma rozpocząć działalność w I kwartale 2023 r. Niezgodność przyjętych założeń: Tabela 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r (str. 74-75). Zgodnie z Tabela 6. Porównanie scenariusza „bez CPK” i „z CPK” - warszawskie porty lotnicze a porty regionalne (łącznie) (str. 76) Rysunek 47. Porównanie scenariusza „bez CPK” i „z CPK” w roku 2030 - warszawskie porty lotnicze – w mln pasażerów; Rysunek 48. Porównanie scenariusza „bez CPK” i „z CPK” w roku 2040 - warszawskie porty lotnicze – w mln pasażerów (str. 78) założono że w opcji „z CPK” w 2030, RDO obsłuży 0,7 mln pasażerów a w 2040 0,8 mln pasażerów.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
12.	Urząd	(str. 69)	Rozwój infrastruktury WAW	Pojawia się wątpliwość, z	Uwaga w trakcie analizy – ze

	Marszałkowski Województwa Mazowieckiego			czego wynika zgoda na rozwój infrastruktury WAW w opcji „z CPK” a brak zgody w opcji „bez CPK”. Zwłaszcza, że zgodnie z Tabelą 6 (s. 76) założono dla WAW obsługę 25,1 mln PAX w opcji „bez CPK” a w scenariuszu „210 000 operacji lotniczych / 22 mln pasażerów rocznie od roku 2019”	względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
13.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 69)	Rozwój infrastruktury RDO	Brak wyjaśnienia skrótu RDO.  Zgodnie z Tabelą 6 (s. 76) założono że w opcji „z CPK”, RDO obsłuży 0,8 mln mln pax. Powyższe wskazuje, że inwestycja w budowę infrastruktury na 3 mln pax w przeciągu 10-17 lat okaże się nieopłacalna.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
14.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 69) Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK” ze scenariuszem „z CPK” (podstawowe scenariusze referencyjne) - założenia ogólne	Rozwój linii Ryanair w Województwie Mazowieckim:  „Ryanair może przekierować swoje zasoby do dowolnego portu lotniczego, zależnie od sytuacji rynkowej.”. (str. 69)  „Można założyć, że pozostali dwaj przewoźnicy (Ryanair, WizzAir) z największym udziałem w rynku, będą w stanie dość elastycznie wrócić do oferty połączeń z przed kryzysu Covid 19”. (strona 87)	Ryanair jest linią lotniczą działającą na rynku konkurencyjnym. Nie jest jasne z czego wynika uwzględnienie tej konkretnej linii w scenariuszu. Natomiast w scenariuszu nie uwzględniano np. WIZZair czy LOT.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
15.	Urząd	(str. 69)	Ryanair w regionalnych portach	Ryanair Sun jest linią lotniczą	Uwaga w trakcie analizy – ze

	Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK” ze scenariuszem „z CPK” (podstawowe scenariusze referencyjne) - założenia ogólne	lotniczych „Uruchomienie Ryanair Sun w 2018 roku w KTW, POZ oraz WRO (baza dla 1 samolotu w 2018 r., 3 samolotów w 2019 r. i 5 samolotów w 2020 r. na każdym z lotnisk).”.	działającą na rynku konkurencyjnym. Nie jest jasne z czego wynika uwzględnienie tej konkretnej linii w scenariuszu. W regionalnych portach lotniczych funkcjonują również inni przewoźnicy. W scenariuszu nie uwzględniano np. WIZZair czy LOT.	względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
16.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 69)	Rozwój infrastruktury WMI	Tak jak wskazano na stronie 118: „w opinii Europejskiego Komitetu Regionów pn. Przyszłość regionalnych portów lotniczych – wyzwania i możliwości lotniska regionalne są kluczowe dla zapewnienia dostępności komunikacyjnej w regionach peryferyjnych, przez co w istotny sposób przyczyniają się do rozwoju gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy w tych regionach. Tworzą one impulsy rozwojowe, które ułatwiają wdrażanie celów polityki spójności w wymiarach przestrzennym, gospodarczym i społecznym.” Wobec czego uwzględnienie w scenariuszu ograniczenia rozbudowy lotniska komercyjnego nie zapewnia uczciwej konkurencji oraz dostępności czy rozwoju gospodarczego i tworzenia	Uwaga nieuwzględniona. Polityka nie ogranicza rozwoju portów regionalnych a w tabeli są założenia modelu do opracowania prognoz. Jednocześnie należy mieć na uwadze iż Minister Infrastruktury nie zna planów rozwojowych Portu Lotniczego Modlin, ponieważ od 2014 nie został spełniony obowiązek ustawy przedłożenia Planu Generalnego do zatwierdzenia Ministrowi Infrastruktury. .

				<p>nowych miejsc pracy w regionie. Działania te, tj. ograniczenie rozbudowy mogą również wpłynąć na niekorzyść państwa z uwagi na niższe wpływy z podatków, które mogły by być wygenerowane w sytuacji gdy dany port lotniczy mógł by się rozwijać zgodnie z potrzebami rynku.</p> <p>Sztuczne ograniczanie rozbudowy jest też o tyle niebezpieczne, że dany port lotniczy może być w pewnym momencie postawiony na progu rentowności a jako podmiotowi komercyjnemu nie należą się rekompensata za realizację przewozów.</p> <p>Ponadto WMI jako lotnisko regionalne w pełni wpisuje się w opinie Europejskiego Komitetu Regionów tj. lotnisko jest niezwykle istotnym elementem infrastruktury krytycznej kluczowej dla bezpieczeństwa danego kraju i jego obywateli. Położenie lotniska umożliwia wykonywanie lotów medycznych (ratownictwa lotniczego lub transportu pacjentów), lotów obserwacyjnych (wykrywanie pożarów) i dla gaszenia pożarów lasów, ale także w</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>sytuacjach nadzwyczajnych (klęski żywiołowej, katastrofy czy powodzi), a zatem przyczyniają się do sprawnego funkcjonowania służb ratowniczych i administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców.</p>	
17.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	<p>(str. 69) Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK” ze scenariuszem „z CPK” (podstawowe scenariusze referencyjne) - założenia ogólne</p>	Rozwój infrastruktury WAW	<p>Niezrozumiały zapis dotyczący rozwoju infrastruktury „bez CPK”.</p> <p>Natomiast - Tabela 6. Porównanie scenariusza „bez CPK” i „z CPK” - warszawskie porty lotnicze a porty regionalne (łącznie) - zakłada bez CPK przewiezienie w 2040 ponad 25 mln. (str. 76)</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
18.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	<p>(str. 69, 94, 111, 118, 124, 126) Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK” ze scenariuszem „z CPK” (podstawowe scenariusze referencyjne) - założenia ogólne</p>	<p>Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK” ze scenariuszem „z CPK” (podstawowe scenariusze referencyjne) - założenia ogólne Rozwój infrastruktury WMI</p> <p>„Nie (maks. 3 mln pasażerów rocznie)”. (str. 69)</p> <p>„Jednym z podstawowym zadań Polityki Lotniczej jest stworzenie klarownego i funkcjonalnego zarazem podziału portów lotniczych i lotnisk, który będzie uwzględniał ich rangę na polskim rynku transportowym, a tym</p>	<p>Brak podstaw do przyjęcia założeń braku rozwoju infrastruktury w scenariuszu „z CPK”.</p> <p>Z przedstawionego scenariusza „z CPK” wynika, że liczba pasażerów obsługiwanych na lotnisku WMI będzie wynosiła maks. 3 mln pasażerów rocznie i z tego powodu nie przewiduje się rozwoju infrastruktury. Natomiast, zgodnie z informacjami na str. 94, w</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>



		<p>samym determinował kierunki rozwoju.</p> <p>Proponowany podział uwzględnia aktualną rolę portów lotniczych i lotnisk, identyfikowany potencjał w obszarze ich oddziaływania, ale także sieć TEN-T (wymiar europejski)” (str. 94).</p> <p>„Część lotnisk wymaga nowych inwestycji w związku z przyjętymi kierunkami ich rozwoju. W przypadku innych kluczowe jest utrzymanie w dobrym stanie istniejącej infrastruktury lotniskowej. Niezależne od wahań koniunktury, konieczne jest wykorzystanie dostępnych narzędzi w celu wsparcia rozwoju infrastruktury portów lotniczych pełniących szczególną rolę dla realizacji podstawowych funkcji państwa” (str. 111)</p> <p>„Rozwój infrastruktury w kontekście rozbudowy kubaturowej lotnisk powinien być realizowany przede wszystkim w portach, które zbliżają się do granicy przepustowości” (str. 118)</p> <p>„Działalność portów lotniczych stanowi ważny element rozwoju gospodarczego Polski. Jednocześnie każdy przypadek braku lub nieadekwatności (parametrycznej, funkcjonalnej) elementów infrastruktury portu lotniczego może stanowić istotną barierę transportu lotniczego dla zachowania</p>	<p>punkcie dotyczącym docelowej sieci lotnisk, WMI został, obok CPK, portem lotniczym dla Warszawy.</p> <p>W naszej ocenie rozwój istniejących portów lotniczych powinien być dostosowywany do aktualnego zapotrzebowania na usługi z danego portu na co wskazuje przedmiotowy dokument.</p>	
--	--	---	--	--

			<p>dodatniego trendu zmian rozwoju i wzrostu gospodarczego.</p> <p>Należy przy tym mieć na uwadze, że w aktualnym stanie spowodowanym wybuchem pandemii COVID-19, zagregowana wielkość i potencjał eksploatacyjny infrastruktury polskich portów lotniczych znacząco przewyższa aktualne zapotrzebowanie na obsługę ruchu i przewozu lotniczego. Jest to jednak sytuacja chwilowa, która może się zmienić w bardzo krótkim czasie.</p> <p>Kluczowym elementem w procesach decyzyjnych wyznaczających cele i kierunki inwestycji w infrastrukturę portów lotniczych jest analiza przepustowości lotnisk.” (str. 124)</p> <p>„Rozwijanie istniejącej infrastruktury portów lotniczych zaspokoi bieżące i przyszłe potrzeby portów lotniczych oraz przewoźników lotniczych, realizując przy tym politykę zrównoważonego rozwoju regionów.” (str. 126)</p>		
19.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 69 i 107)	<p>„Tak (210 000 operacji lotniczych / 22 mln pasażerów rocznie od 2019 r.; 230 000 operacji lotniczych / 29 mln pasażerów rocznie od 2023 r. do momentu zamknięcia)”.</p> <p>„Ponadto należy zwrócić uwagę na fakt, że istniejący układ krzyżujących się dróg startowych w powiązaniu z możliwą rozbudową pozostałej infrastruktury lotniska, umożliwia obsłużenie maksymalnie około 50 operacji lotniczych w ciągu godziny,</p>	Konieczne jest ujednoczenie danych, dla lotniska Chopina jako maksymalna liczba obsługiwanych pasażerów raz podawane jest 20 mln pasażerów, a w innym miejscu 29 mln.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

			co pozwala na obsłużenie najwyżej około 20 milionów pasażerów rocznie.”.		
20.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2060 r. (str. 74)	Tabela 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	Z przedstawionej prognozy wynika, że liczba pasażerów obsługiwanych na lotnisku Warszawa-Modlin po przekroczeniu 3,1 mln w roku 2028 w kolejnych latach niemal nie ulega zmianie - związane jest to zamrożeniem inwestycji w tym porcie lotniczym. Natomiast, zgodnie z informacjami na str. 94, w punkcie dot. docelowej sieci lotnisk, ten port lotniczy został, obok CPK, portem lotniczym dla Warszawy.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
21.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2060 r. (str. 74)	Tabela 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	Prognozy zakładają, że od uruchomienia lotniska Warszawa-Radom do czasu otwarcia CPK będzie ono obsługiwało ponad 2,5 mln pasażerów rocznie, jednak po otwarciu CPK liczba ta spada do ok. 650 tysięcy pasażerów w roku 2028 i stopniowo rośnie do ok. 770 tysięcy w roku 2040. Obecnie wiadomo, że lotnisko Warszawa-Radom zostanie oddane do użytku najwcześniej w 2023 roku, a wg prognoz od roku 2028 ogromnie traci na znaczeniu (wg opracowania spadek liczby obsługiwanych	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

				<p>pasażerów to ok. 75%).  Z lotniska uzupełniającego Lotniska Chopina w Warszawie, zgodnie z informacjami na str. 94, staje się jednym w portów lotniczych dopełniający białe plamy lotniczej dostępności. Wobec powyższego pojawia się wątpliwość jak uzasadnić trwającą obecnie rozbudowę, która będzie wykorzystywana przez 5 lat. Ponadto, jak w świetle tego uzasadnić „zamrożenie” inwestycji na lotnisku Warszawa-Modlin, które zgodnie z uwagą z punktu 20, w docelowej sieci lotnisk zajmuje znacznie wyższy poziom.</p>	
22.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2060 r. (str. 74)	Tabela 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	<p>Prognoza ruchu, że w pierwszym roku działania CPK (2028) obsłuży niemal 10 milionów pasażerów więcej niż Lotnisko Chopina w roku 2027.  Z zaprezentowanej tabeli wynika, że ponad 2 mln to pasażerowie „przeniesieni” z Radomia, natomiast kolejne ok. 3,5 mln osób to pasażerowie korzystający w 2027 roku z lotnisk w Krakowie, Katowicach i Wrocławiu, spadki notują również lotniska w Gdańsku, czy Poznaniu.  W treści opracowania należy</p>	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

				wskazać co spowodowało, że tak ogromna liczba osób zdecydowała się zrezygnować, na rzecz CPK, ze znajdujących się w pobliżu lotnisk z bogatą siatką połączeń zarówno tanich linii lotniczych oraz dużych operatorów zagranicznych.	
23.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2060 r. (str. 74)	Tabela 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	W naszej ocenie wyniki prognoz są nieaktualne. Nie uwzględniają wpływu pandemii. W dalszej części dokument wskazuje, iż można założyć, że w 2024 r. ruch zbliży się do poziomu z 2019 r. Odbudowa ruchu w 2024 r. jest również założeniem obecnie prezentowanym przez IATA.	Uwaga uwzględniona. Prognozy rozwoju ruchu lotniczego w Polsce zostaną zaktualizowane.
24.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 74)	Tabela 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	W wynikach nie zostało ujęte, jak przedstawiają się wyniki prognozy w wariantach „bez CPK”.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana
25.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 76)	Tabela 6 – rok 2025	Nie jest jasne, z czego wynikają rozbieżności dla roku 2025 w poszczególnych scenariuszach zwłaszcza w roku w którym o obu	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub

				<p>przypadkach nie funkcjonuje CPK. Na lotnisku WAW, które ma zostać zamknięte wykazuje się wzrost PAX natomiast ma WMI nie. Poza tym wykazano wzrost PAX w 2025 (jeszcze bez funkcjonowania CPK) w WMI i RDO w wariantcie „z CPK” opowiada niemal wartości PAX przedstawionej dla WMI. Pojawia się wątpliwość, czy wobec tego uzasadnione jest budowanie RDO do 3 mln pax.</p>	<p>odrzućcia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
26.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 82)	<p>„Tabela poniżej przedstawia podsumowanie wyników prognozy – prognozowaną liczbę pasażerów do 2040 r. w interwałach 5-letnich. Tabela 7. Porównanie scenariusza „bez CPK” i „z CPK” - warszawskie porty lotnicze a porty regionalne (łącznie)”</p>	<p>Niezrozumiały zapis dotyczące tabeli. Nie wiadomo też dlaczego nie zakłada się obsługi cargo przez WMI i RDO pokazując jednocześnie te lotniska w porównywanych scenariuszach. Plany WMI uwzględniają rozwój w tym zakresie.</p>	<p>Na obecną chwilę nie znane są plany rozwojowe PL Modlin, ponieważ od 2014 roku nie został przekazany do Ministra Infrastruktury Plan Generalny PL Modlin.</p>
27.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 91)	<p>„Podział operacji lotniczych na WAW oraz RDO wpływa na spadek konkurencyjności w zakresie obsługi ruchu cargo.”</p>	<p>Nie zakłada się obsługi cargo przez Lotnisko Warszawa-Radom (EPRA).</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzućcia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
28.	Urząd	(str. 94, 111, 153, 156)	Lotniska Radom-Sadków (EPRA),	Proponujemy ujednoczenie w	Uwaga uwzględniona.

	Marszałkowski Województwa Mazowieckiego		Radom – Sadków, Radom (EPRA)	dokumencie nazwy Lotniska Warszawa-Radom (EPRA).	
29.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 110, 112)	„Aktualnie na terenie Polski funkcjonuje 14 portów lotniczych”.  „Obecnie niemal z każdego miejsca w Polsce można się dostać do jednego z 15 lotnisk regionalnych i międzynarodowych w ciągu 120 minut jazdy samochodem. Przeważająca część kraju ma dostęp do lotniska nawet w ciągu 90 minut jazdy samochodem.”.	Należy wskazać brak spójności dokumentu - na stronie 110 jest informacja o 14 funkcjonujących portach lotniczych, zaś na stronie 112 analiza przeprowadzona jest dla 15 lotnisk.	Uwaga uwzględniona. Tekst został przeformułowany.
30.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 111)	Rysunek 68	Dane z roku 2015. Od tego czasu sieć drogowa uległa rozbudowie. Dzięki oddaniu do użytkowania np. S7, S8 i S17 czasy dojazdu do lotnisk uległy skróceniu.	Uwaga nieuwzględniona, mapa dotycząca siatki transportowej w Polsce pochodzi z SZRT 2030 w kontekście polityki lotniczej najważniejsze i aktualne pozostają porty lotnicze.
31.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 113)	„Drugim obszarem zwiększonej potencjalnej konkurencji jest centrum kraju, a w szczególności południowa Wielkopolska, większość województwa Łódzkiego oraz w całości Województwo Mazowieckie, gdzie pasażerowie mają do wyboru co najmniej dwa duże porty lotnicze.”.	W południowej Wielkopolsce nie ma obszaru zwiększonej potencjalnej konkurencji, zgodnie z Rysunkiem 69.	Uwaga nieuwzględniona. Rysunek nr 69 został usunięty.
32.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 113)	„W obszarze oddziaływania Zielonej Góry duża część ruchu zagranicznego wykorzystuje pobliskie berlińskie lotniska Tegel i Schönefeld (86%).”.	Należy wskazać, że berlińskie lotniska Tegel i Schönefeld już nie funkcjonują, w 2020 r. otworzono nowe lotnisko Berlin – Brandenburg (BER). Pojawia się wątpliwość, czy w ramach dokumentu przeanalizowano jak	Uwaga uwzględniona. Treść została zaktualizowana.

					działalność BER wpłynie na lotniska w północno – zachodniej części Polski.					
33.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	(str. 163)	Rysunek 73. Czas dojazdu do wybranych lotnisk cargo w Polsce		Na rysunku przedstawiono CPK i WAW jako lotniska działające jednocześnie. Natomiast z przyjętego scenariusza wynika, że lotnisko WAW ma zostać zamknięte.	Uwaga nieuwzględniona. Na rys. 73 przedstawiono czas dojazdu do wybranych portów lotniczych obsługujących cargo lotnicze. CPK został oznaczony inną ikoną w celu poglądowym i nie został objęty badaniem. Jednocześnie należy mieć na uwadze, iż Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce nie przesądza o przyszłości Lotniska Chopina w Warszawie.				
34.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Tabela 10. Lista działań do 2040 r. (str. 221)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nazwa działania</th> <th>Podmioty odpowiedzialne</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Poprawa dostępności transportu kolejowego oraz transportu drogowego do portów lotniczych (działanie z perspektywą do 2040 r.).</td> <td>Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu Jednostki samorządu terytorialnego</td> </tr> </tbody> </table>	Nazwa działania	Podmioty odpowiedzialne	Poprawa dostępności transportu kolejowego oraz transportu drogowego do portów lotniczych (działanie z perspektywą do 2040 r.).	Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu Jednostki samorządu terytorialnego		Podmiotami odpowiedzialnymi powinny być też: - PKP PLK S.A - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.	Uwaga uwzględniona
Nazwa działania	Podmioty odpowiedzialne									
Poprawa dostępności transportu kolejowego oraz transportu drogowego do portów lotniczych (działanie z perspektywą do 2040 r.).	Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu Jednostki samorządu terytorialnego									
35.	Marszałek województwa Małopolskiego	Pismo ogólne do projektu PRLC				Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.				
36.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za	Str. 16-17 lmln pax = 850 miejsc pracy	Zasada zrównoważonego rozwoju to dalszy rozwój portów regionalnych.		Jeżeli mówimy o zrównoważonym rozwoju, to nie powinniśmy zabierać pasażerów, czyli miejsc pracy	Uwaga nieuwzględniona Polityka zakłada dalszy rozwój portów regionalnych oraz dostrzega ich wpływ na rozwój regionów.				



	pośrednictwem Biura Związku Województw RP			<p>portom regionalnym na rzecz CPK.</p> <p>Indukowany wpływ działalności lotnisk regionalnych na rozwój miast i regionów w jakich funkcjonują jest trudny do przecenienia. Ogromne inwestycje zagraniczne, jakie w ostatnich 15 latach trafiły do regionów, w szczególności te w obszarze nowoczesnych usług biznesowych, dające zatrudnienie setkom tysięcy Polaków, zwłaszcza młodych wykształconych, nie miałyby miejsca gdyby nie zwiększenie dostępności komunikacyjnej poszczególnych regionów. Utworzenie wielu atrakcyjnych miejsc pracy w międzynarodowym środowisku pozwoliło na spowolnienie lub nawet zatrzymanie trendów emigracyjnych wśród młodych wykształconych Polaków. W wyniku przyjęcia Polityki napływ inwestycji do regionów może ulec wyhamowaniu. Wpływ dostępności komunikacyjnej miast i regionów na szeroko rozumianą branżę turystyczną jest oczywisty. Zatrzymanie możliwości rozwoju lotnisk regionalnych</p>	
--	---	--	--	--	--

				będzie stanowiło istotną przeszkodę w dalszym rozwoju turystyki w najbardziej atrakcyjnych regionach.	
37.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 18 Pkt 3 Multimodalne sieci transportowe.	Brak wskazania źródła finansowania.	W dalszej części dokumentu nie ma informacji, w jaki sposób takie inwestycje miałyby być finansowane - czy będą fundusze na finansowanie np. stworzenia połączenia kolejowego do PL Wrocław? Albo np. na zwiększenie częstotliwości kursów MPK?	Uwaga nieuwzględniona. Dokument ma charakter kierunkowy i nie wskazuje źródeł finansowania poszczególnych inwestycji
38.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 18,124 Kierunek interwencji 2 - Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych.	Brak określenia metod, zasad oraz sposobu realizacji.	Co autor ma na myśli i w jaki sposób ma to być realizowane? Czy efektem, nie będzie narzucanie portom regionalnym inwestycji mających tylko zapewnić lepsze feedowanie CPK lub blokowanie takich, które umożliwiałyby konkurowanie?	Uwaga nieuwzględniona. Dokument ma charakter kierunkowy i nie wskazuje źródeł finansowania poszczególnych inwestycji. Celem Polityki nie jest blokowanie jakichkolwiek inwestycji, ponieważ zakłada dalszy rozwój portów regionalnych. Jednocześnie należy podkreślić rolę Ministra właściwego ds. transportu w zakresie oceny planów rozwojowych portów lotniczych zawartych w planach generalnych.
39.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Str. 19 Bez wyprzedzających wzrost ruchu lotniczego działań PAŻP w zakresie gotowości	Wzrost cen opłat terminalowych.	Niezależnie od tego, czy ruch wzrośnie w przyszłości, czy też nie oraz w jakim tempie będzie on rósł już teraz	Uwaga nieuwzględniona.. Rozwój PAŻP o którym mowa w tym fragmencie nie sprowadza się tylko do zwiększenia

	za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	do efektywnego zapewniania służb oraz odporności systemu ATM/CNS na wszelkie zakłócenia, wdrożenie Polityki Lotniczej nie będzie możliwe.		trzeba będzie finansować w PAŻP zwiększenie zatrudnienia poprzez wzrost cen opłat terminalowych.	zatrudnienia w tej instytucji. Celem świadczenia usług na światowym poziomie, niezbędne jest podejmowanie działań inwestycyjnych i organizacyjnych mających na celu zwiększenie efektywności funkcjonowania żeglugi powietrznej.
40.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 25 Realizację inwestycji infrastrukturalnych zwiększających udział transportu lotniczego w transporcie towarowym oraz pasażerskim.		Czy rozbudowa sieci szybkich kolei nie będzie miała właśnie odwrotnego skutku?	Uwaga nieuwzględniona. KDP będzie stanowić siatkę uzupełniającą i konkurencyjną, jednocześnie należy zauważyć że KDP dotyczy przewozów pasażerskich.
41.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 33 Rysunek 7 Największe linie lotnicze w Europie pod względem liczby pasażerów w latach 2017,2018 i 2019.	Słaba pozycja polskiego przewoźnika .	Brak PLL LOT-u... Abv CPK było głównym hubem dla Europy środkowo-wschodniej musi mieć silnego przewoźnika bazowego. Po pierwsze szansa, że PLL LOT się takim stanie nie jest duża, a po drugie sam dokument wskazuje, że jesteśmy jeszcze przed konsolidacją - czy nie ma niebezpieczeństwa, że budujemy CPK dla Lufthansy albo innej grupy?	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
42.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem	Str. 33 Rysunek 8 Podział rynku przewozów lotniczych w Europie ze względu na kategorię.	Błędny podział kategorii przewozów lotniczych. Brak określenia przyjętych wielkości.	Błąd w definicjach - przewoźnicy tani są przewoźnikami regularnymi, a klasa biznes to część przewozów regularnych.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub

	Biura Związku Województw RP			Czego dotyczy wykres? Wartości usług?	odrzućenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
43.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 37 Punkty dotyczące LCC.	Za wzrost ruchu lotniczego w Polsce odpowiadają przede wszystkim LCC.	Przewoźnicy LCC są przedstawieni w dosyć deprecjonujący sposób. Za wzrost ruchu lotniczego w Polsce odpowiadają przede wszystkim LCC. Przewoźnicy sieciowi, nawet przy braku konkurencji ze strony LCC (a w zasadzie szczególnie przy braku konkurencji, bo trzymałoby wysokie ceny) nie wygenerowałyby takiego wzrostu. Nie do końca realny jest brak możliwości przesiadek. Praktyka pokazuje, że pasażerowie korzystają z lotnisk takich jak STN czy DUB w celach przesiadkowych.	Uwaga nieuwzględniona, projektodawca pozostaje na stanowisku przedstawionym w Polityce Lotniczej. W nawiązaniu do możliwości przesiadek należy wskazać iż sprowadzają się one do działań indywidualnych osób, nie ma możliwości zakupienia biletów na loty łączone.
44.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 38 - 56 Dział Rynek Lotniczy w Polsce.	Brak opisu/analizy sytuacji na lotniskach regionalnych oraz ich roli w sieci transportu lotniczego.	Dział ten w znikomym stopniu opisuje sytuację na lotniskach regionalnych i skutka się na Mazowszu (tj. lotnisko Chopina, Modlin i Radom) i CPK. Jeżeli mówimy o rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce a nie na Mazowszu, to należałoby ten brak uzupełnić.	Uwaga częściowo uwzględniona.
45.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Str. 53 Rysunek 30. Przepustowość ruchu krajowego na Lotnisko	Udział ruchu krajowego.	Co to znaczy przepustowość ruchu krajowego? Chodzi chyba o udział ruchu krajowego.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po

	za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Chopina w Warszawie według destynacji 2019 - liczba oferowanych miejsc.			rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
46.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 59 Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego w Polsce.	<p>W obecnej perspektywie 2021-2027 (...). Zapewnić zarządzającym lotniskami regionalnymi narzędzia i środki do cyfryzacji i zapewnienia nowych technologii i najlepszych praktyk.</p> <p>W dokumencie nie ujęto zagadnienia przejść granicznych na lotniskach i obowiązków jakie się z tym wiążą. Należy nadmienić, że za bezpieczeństwo i ochronę ustawodawca uczynił odpowiedzialnymi zarządzających portami lotniczymi, a taka odpowiedzialność spoczywa przede wszystkim na Państwie, więc zapewnienie/przyznanie środków finansujących również powinien zapewnić ustawodawca i UE.</p> <p>W celu zachowania odpowiedniej przepustowości portów lotniczych należy pilnie dostosować politykę etatową i sprzętową Straży Granicznej do obecnych wymagań. Mając na uwadze ciągłe wykorzystywanie infrastruktury lotniskowej do celów obronnych na lotniskach współużytkowanych z Ministerstwem Obrony Narodowej, należy ułatwić dla zarządzających</p>	<p>Niezmiernie istotne jest utrzymanie najwyższych standardów bezpieczeństwa w transporcie lotniczym poprzez zapewnienie finansowania ze środków unijnych i krajowych. W dokumencie nie ujęto zagadnienia przejść granicznych na lotniskach i obowiązków jakie się z tym wiążą dla zarządzających. Za mały nacisk jest położony na ochronę bezpieczeństwa pod kątem nowych technologii i zapewnienia do nich dostępu.</p>	Uwaga uwzględniona

			tymi lotniskami procedury pozyskiwania środków finansowych.		
47.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	str. 60 Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego w Polsce. Dotyczy to w szczególności oprogramowania w systemach kamerowych i radarowo- kamerowych oraz zintegrowanych systemów bezpieczeństwa.	Dotyczy to urządzeń do kontroli bagażu i pasażerów, systemów kontroli, ochrony i monitoringu.	W procesie kontroli pasażera i bagażu obecnie nadal najistotniejszy jest czynnik ludzki a dopiero kolejno urządzenie.	Uwaga nieuwzględniona. W treści do której uwaga się odnosi wskazano organizację systemów ochrony w oparciu rozwój technologiczny.
48.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 60 Analiza SWOT	Trudności w pozyskiwaniu środków finansowych na inwestycje; Nadal niski udział usług pozalotniczych w działalności portów lotniczych; Ograniczone możliwości działań marketingowych firm lotniczych, zarządzających infrastrukturą.	Program będzie stanowić strategiczny materiał, na którym opierać się będą wnioski aplikacyjne o środki na rozwój infrastruktury lotniczej na lata 2021- 2027 a nawet kolejny okres programowania. Środki te pochodzą będą zarówno z funduszy unijnych jak i programów krajowych i regionalnych.	Uwaga uwzględniona. częściowo
49.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 61 Analiza SWOT	Możliwość dalszego dynamicznego rozwoju regionalnych portów lotniczych; Rozwój Internetu i wzrost dostępu do elektronicznych kanałów dystrybucji.	Brak kompleksowej oceny technicznych i społeczno-ekonomicznych możliwości lotnisk regionalnych w perspektywie do 2030 (2040) z określeniem celów jakim mają służyć. Należy Dookreślić większa rolę i złożoność funkcji pełnionych oraz regionalne porty lotnicze, które stają się nie tylko transportowymi węzłami	Uwaga uwzględniona. częściowo

				<p>intermodalnymi. ale także obiektami, w których koncentruje się różnorodna działalność gospodarcza. zmieniająca swoją rolę dostawcy infrastruktury na aktywnego uczestnika konkurencyjnego rynku.</p> <p>W kolejnej perspektywie nadal istotna jest dalsza aktywizacja i wzrost działalności pozalotniczej, stanowiącej na wielu lotniskach europejskich najistotniejsze źródło ich finansowania. „Poprawa Sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych”</p> <p>- powinny zostać wykazane narzędzia i środki na ten cel przeznaczone. Położenie nacisku na intermodalność lotnisk, charakterystyka lotnisk regionalnych pod tym kątem i wylistowanie potrzeb by intermodalność osiągnąć. Zapewnienie narzędzi i środków do realizacji tego celu.</p>	
50.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku	Str. 63 Polskie porty lotnicze przez najbliższe lata nie będą miały żadnych problemów z przepustowością ze względu na efekty pandemii. Sytuacja	(...) polskie porty lotnicze wykorzystując zmniejszony ruch w czasie pandemii mogą przygotowywać i realizować etapy procesu inwestycyjnego.	Stwierdzenie jest zbyt kategoriyczne.	Uwaga uwzględniona.

	Województw RP	ta stwarza warunki na przygotowanie odpowiedniej infrastruktury dla ruchu, który powróci do normalnego tempa wzrostu (czas na realizację inwestycji).			
51.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 64-74 Prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych.	Należałoby szczególny nacisk położyć na konieczność ścisłej współpracy branży kolejowej z branżą lotniczą aby zapewnić pełną intermodalność (odprawa lotnicza na dworcu kolejowym). W przypadku braku takich rozwiązań potencjalni pasażerowie z portów regionalnych mogą chętniej wybierać tranzyty przez inne huby dostępne droga lotniczą.	Fragment w tabeli nr 3 dotyczący rozwoju KDP słusznie wspomina o zmniejszeniu krajowego ruchu lotniczego do CPK, natomiast w treści prognozy nie mówi się nic o działaniach zmierzających do przechwycenia przez kolej pasażerów dolatujących wcześniej na lotnisko Chopina.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
52.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	str. 65 Prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2017 roku. W kolejnych latach dynamika ruchu pasażerskiego oscylować miała w przedziale 3-6% rocznie. W związku z powyższym obsłużenie prognozowanego ruchu lotniczego na podstawie istniejącej infrastruktury jest niemożliwa, dlatego Rząd RP podjął decyzję o utworzeniu CPK i w konsekwencji relokacji ruchu komercyjnego z lotniska Chopina na nową infrastrukturę lotniczą.	Wzrastał udział portów regionalnych. Budowa CPK nie relokuje całości ruchu z portów regionalnych, nowa infrastruktura lotnicza musi być również rozwijana w regionach.	Dokument nie zawiera analizy stanu obecnego lotnisk regionalnych, wpływu pandemii na rozwój lotnictwa a przede wszystkim założeń do rozwoju lotnictwa w Polsce w perspektywie do 2040 roku. Informacje i pobieżne analizy dotyczą obiektu, którego nie ma. brak jest odniesienia do istniejących lotnisk i szczegółowych założeń dotyczących ich rozwoju. przedstawienia obecnej sytuacji, planów rozwoju i prognoz. Brak szczegółowej analizy obszarówciążenia obecnie funkcjonujących portów lotniczych,	Uwaga nieuwzględniona. Wzrost przewozów pasażerskich w portach regionalnych skupiał się głównie na największych lotniskach np. Kraków, Gdańsk, Katowice. Dokument w żadnym miejscu nie zakłada relokacji całego ruchu z portów regionalnych do CPK, a infrastruktura lotnicza w regionach powinna być rozwijana tam gdzie jest to uzasadnione (nie wszystkie porty lotnicze były w stanie wykorzystać już dostępną ich przepustowość).



				charakterystyki konkurencji i wynikającej z tego celowości działań strategicznych.	
53.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 66 Należy pamiętać, że część funkcjonujących obecnie w Polsce lotnisk zlokalizowana jest na silnie zurbanizowanych terenach, często w otoczeniu osiedli mieszkaniowych. Ich dalszy rozwój może powodować coraz większe napięcia wśród mieszkańców, a w konsekwencji roszczenia z tytułu nadmiernego hałasu.	Należy pamiętać, że część funkcjonujących obecnie w Polsce lotnisk zlokalizowana jest na silnie zurbanizowanych terenach, często w otoczeniu osiedli mieszkaniowych. Należy pamiętać o potencjalnych „kosztach środowiskowych” wiążących się z dalszym rozwojem w tym odszkodowaniach za uciążliwość hałasową, obszarem ograniczonego użytkowania i protestów społeczności lokalnych narażonych na uciążliwość hałasową lotnisk.	Kwestie związane z hałasem lotniskowym są bardzo złożone i należałoby dokonać w dokumencie analizy portów regionalnych pod tym kątem (każdy ma określoną sytuację).	Uwaga nieuwzględniona. Informacje w tym zakresie zostały zawarte w rozdziale dot. ochrony środowiska.
54.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 66	Ponadto, przed lotnictwem cywilnym w dalszej perspektywie; poza walką ze skutkami pandemii COVID-19, stoją liczne wyzwania związane m.in. ze zmianami klimatycznymi, w tym wypracowanie konsensusu pomiędzy celami środowiskowymi związanymi z ograniczeniami emisji CO <sub>2</sub> a możliwościami ekonomicznymi przedsiębiorstw lotniczych, liberalizacją przepisów dotyczących wykonywania połączeń lotniczych, konsolidacją branży lotniczej i wzmocnioną współpracą oraz cyberbezpieczeństwem.	Ponadto, przed lotnictwem cywilnym w dalszej perspektywie, stoją liczne wyzwania związane m.in. ze zmianami klimatycznymi, w tym wypracowanie konsensusu pomiędzy celami środowiskowymi związanymi z ograniczeniami emisji CO <sub>2</sub> , a możliwościami ekonomicznymi przedsiębiorstw lotniczych, liberalizacją przepisów dotyczących wykonywania połączeń lotniczych, konsolidacją branży lotniczej i wzmocnioną współpracą oraz cyberbezpieczeństwem. Zadaniem lotnictwa cywilnego nie jest walka ze skutkami	Uwaga nieuwzględniona. W zakwestionowanej treści jest mowa o wyzwaniach, a nie zadaniach.

				pandemii.	
55.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str.56 Analiza strategiczna dotycząca prognozy ruchu lotniczego w Polsce.	Raport nie może opierać się na danych sprzed pandemii.	Raport w swoim zakresie nie obejmuje takich kwestii jak pandemia COVID 19 czy też innych wydarzeń mających miejsce w 2020 r.	Uwaga częściowo uwzględniona, w dokumencie zostaną zaktualizowane prognozy ruchu lotniczego (prognozy są w trakcie aktualizacji)
56.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str.69 Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK” ze scenariuszem „z CPK” (podstawowe scenariusze referencyjne) - założenia ogólne.	Tabela zawiera nieaktualne informacje i nieprawdopodobne scenariusze bez alternatywnych rozwiązań.	Jeżeli lokalizacja baz Ryanaira w Polsce ma dla analizy takie kluczowe znaczenie, to należałoby dopisać też odpowiednie informacje o działaniach Wizzaira, który jest drugim kluczowym przewoźnikiem niskokosztowym w Polsce.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
57.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 73 Rysunek 42 Porównanie scenariusza „z CPK” ze scenariuszem „bez CPK” (przypadki referencyjne) - poziom Polski w min.	Mało istotna różnica w łącznej liczbie pasażerów w Polsce pomiędzy scenariuszami „bez” i „z” CPK.	Różnica w łącznej liczbie pasażerów w Polsce pomiędzy scenariuszami „bez” i „z” CPK to 4,3 mln pax w 2060 roku? To jest ledwie 4% prognozowanego ruchu.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
58.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 73-74 Rysunek 43. Porównanie scenariusza „z CPK” ze scenariuszem „bez CPK” (przypadki referencyjne) - województwo mazowieckie w mln pasażerów. Rysunek 44.	Rozwój CPK oraz Mazowsza. Co z resztą portów regionalnych?	Rozwój CPK i Mazowsza odbywa się ewidentnie kosztem lotnisk regionalnych i ich regionów. Zasada zrównoważonego rozwoju to dalszy rozwój portów regionalnych. Jeżeli mówimy o zrównoważonym rozwoju,	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

		Porównanie scenariusza „z CPK” ze scenariuszem „bez CPK” (przypadki referencyjne) - ruch regionalny —w min pasażerów.		to nie powinniśmy zabierać pasażerów portom regionalnym na rzecz CPK.	
59.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 74 Tabela nr 5. Wyniki prognozy — podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	Prognozy sprzed pandemii, są całkowicie nieaktualne!	Przedstawiając dokument do konsultacji należałoby wprowadzić aktualizacje. tym bardziej, że są dostępne aktualne prognozy. Podaje się blisko 70% wzrost liczby obsłużonych pasażerów w latach 2019-2040 na lotnisku w Warszawie a nie przewiduje się dofinansowania (budżet, środki unijne) na ten cel.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
60.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 74-75 Dane dotyczące liczby obsłużonych pasażerów w latach 2020-2021	Dane są niezgodne z wykonaniem roku 2020 oraz przyjętymi prognozami na 2021 r.	Dane są nieprawdziwe. W roku 2019 PLW nie obsłużył 3.99 mln pasażerów, a w 2021 roku nie jest planowane obsłużenie 4.2 mln pasażerów. To nierealne.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
61.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 76 Tabela 6 Porównanie scenariusza „bez CPK” i „z CPK” - warszawskie porty lotnicze a porty regionalne (łącznie). Dane dotyczące ogółu pasażerów obsłużonych	Błędne podsumowanie liczby pasażerów w scenariuszu „z CPK” w roku 2040.	Dane z warszawskich portów (47,5 mln pasażerów) i dane z lotnisk regionalnych (47,5 mln pasażerów), co daje łącznie liczbę 95 mln pasażerów a nie 89,1 mln.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

		łącznie z CPK w roku 2040			
62.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 76 Warszawskie porty lotnicze a porty regionalne (łącznie) - 2025-2040	Brak analizy aktualnej sytuacji regionalnych portów lotniczych.	Brak charakterystyki istniejącej infrastruktury lotniskowej portów regionalnych, jej stanu technicznego, przepustowości, planów inwestycyjnych, charakterystyki skomunikowania z transportem naziemnym (intermodalność lotnisk). W opracowaniu dotyczącym całej Polski należałoby więcej miejsca poświęcić analizie sytuacji portów regionalnych, chociażby dlatego, że obsługują one więcej niż 50% ruchu lotniczego ogółem.	Uwaga uwzględniona. częściowo
63.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 85 Zmienia się zapewne również cykle eksploatacyjne statków powietrznych i procedury obsługi naziemnej. Jak z tego wynika, lata odbudowy rynku lotniczego będą czasem nowych wyzwań, zarówno operacyjnych jak i inwestycyjnych dla zarządzających portami lotniczymi.	Przedstawione wyzwania nie zostały ujęte w analizie SWOT.	Ujęcie w analizie SWOT pozwoliłoby zdiagnozować słabe i mocne strony oraz ukierunkować podejmowane działania.	Uwaga uwzględniona. częściowo
64.	Urząd Marszałkowski Województwa	Str. 85 Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy -	Dla odbudowy rynku lotniczego w Polsce może mieć znaczenie sytuacja finansowa jak i strategia Polskiej	W dokumencie brak rzetelnej analizy wpływu pandemii na	Uwaga uwzględniona

	Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	scenariusze rozwoju rynku Kluczowe znaczenie dla odbudowy rynku lotniczego w Polsce będzie miała zarówno sytuacja finansowa jak i strategia Polskiej Grupy Lotniczej/ PPL LOT.	Grupy Lotniczej/ PPL LOT.	sektor lotniczy w Polsce.	
65.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 88-90 Możliwe scenariusze rozwoju ruchu dla Polski na podstawie prognozy IATA i Eurocontrol.	Brak scenariuszy dla portów regionalnych.	1 Nie przedstawiono scenariuszy i prognoz ruchu w odniesieniu do lotnisk regionalnych. Porty regionalne odgrywają bardzo ważną rolę. Należy uzupełnić zapis.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
66.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str.91 Wnioski średnioterminowe (do 2Q27r.)	Brak wniosków dla portów regionalnych.	Nie przedstawiono wniosków w odniesieniu do lotnisk regionalnych. Należy uzupełnić zapis.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
67.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str.92 Wnioski - od roku 2028	Brak wniosków dla portów regionalnych.	Nie przedstawiono wniosków w odniesieniu do lotnisk regionalnych. Należy uzupełnić zapis.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
68.	Urząd Marszałkowski	Str. 94 Regionalizacja oraz	W opisywanym okresie lotnictwo w	W opisywanym okresie lotnictwo w Polsce a także	Uwaga nieuwzględniona. W nawiązaniu do komentarza,

<p>Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP</p>	<p>decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych, zakładana w PRLiLUN przy pewnych zaletach tego wariantu nie zapewniła w długim okresie efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. Rozdrobnienie ruchu lotniczego wynikające z decentralizacji, zmniejszyło efekty skali, a w związku z tym miało wpływ na rentowność funkcjonowania portów lotniczych, jak również osłabienie oferty przewoźników lotniczych skoncentrowanych głównie na połączeniach punkt-punkt. Istnienie silnego portu lotniczego, który przez sieć krajowych i międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych oraz powiązanej nimi siatki połączeń przewoźnika/przewoźników posiadających bazę w porcie lotniczym, zwiększy wartość dodaną związaną z większymi przepływami pasażerów transferowych.</p>	<p>Polsce a także regionalne porty lotnicze notowały rekordowe ilości obsługanych pasażerów. Dołączeń i ruchu lotniczego. Wzrosty były rekordowe na skale europejskiej a nawet światowej. Scenariusz decentralizacji sprawdził się i doskonale zafunkcjonował.</p> <p>Okres pandemii potwierdził słuszność założeń PRSLiLUN.</p>	<p>regionalne porty lotnicze notowały rekordowe ilości pasażerów, połączeń i ruchu lotniczego. Wzrosty były rekordowe na skale europejską a nawet światową. Wzrosła liczba nowych połączeń, weszli nowi przewoźnicy, nowe usługi świadczone na lotniskach, uzyskiwano lepsze wyniki finansowe, powstały nowe miejsca pracy, zwiększono dostępność polskich miast i regionów zarówno w turystyce, jak i biznesie oraz uzupełniono ofertę sieci transportowej obok infrastruktury drogowej i kolejowej. Scenariusz decentralizacji zaprojektowany i wdrożony na podstawie dotychczas obowiązującego dokumentu strategicznego (Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urzędzeń Naziemnych) sprawdził się i doskonale zafunkcjonował. W opisywanym okresie lotnictwo w Polsce, a także regionalne porty lotnicze notowały rekordowe ilości obsługanych pasażerów, połączeń i ruchu lotniczego. Nawet okres pandemii potwierdził słuszność założeń PRSLiLUN. Polityka stanowi</p>	<p>że Polityka Lotnicza stanowi zaprzeczenie PRSLiLUN informujemy, że w PRSLiLUN, podobnie jak w Polityce założono równoległy rozwój lotnisk lokalnych oraz jednocześnie prowadzenie prac związanych z przygotowaniem do budowy nowego centralnego lotniska. Należy zauważyć, że nie wszystkie cele i wskaźniki stawiane portom regionalnym zostały osiągnięte. Pomimo wzrostu obsługanych pasażerów w części portów regionalnych nie została osiągnięta rentowność.</p> <p>Polityka Lotnicza nie zakłada marginalizacji portów lotniczych.</p>
--	---	--	--	---

				<p>odwrócenie strategii o 180 stopni w kierunku pełnej centralizacji. Pozytywne efekty wdrożenia PRSLiLUN w poprzednich latach zostaną zaprzepaszczone.</p> <p>Stwierdzenie, że „regionalizacja i decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych, (...) nie zapewniła efektywności funkcjonowania transportu lotniczego” (rozdrobnienie, brak efektu skali) przy braku nawet próby jego uzasadnienia jest całkowicie nieprawdziwe. Dane ekonomiczne pokazują coś zupełnie innego.. Przecież to właśnie dzięki decentralizacji mamy taki przyrost ruchu lotniczego w Polsce. Dodatkowo, dzięki temu mamy bezpośrednie połączenia do bardzo wielu miast a nie tranzytowe. Trend kształtowania połączeń punkt-punkt przeważa obecnie w Europie i Polska nie powinna stwarzać warunków do osłabienia jego oddziaływania w polskich portach lotniczych. Koncentracja uwagi i finansowania na CPK w znaczącym stopniu utrudni w</p>	
--	--	--	--	--	--

				przyszłości polskim lotniskom regionalnym konkurowanie z lotniskami europejskimi o połączenia punkt-punkt.	
69.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str.95 i dalsze Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne.	Brak analizy i danych.	Brak analizy wpływu CPK na lotniska regionalne. W dokumencie znajduje się jedno zdanie na temat wpływu na str. 116, reszta to informacje o rynku!	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
70.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 96 Tym samym stworzenie konkurencyjnej sieci portów lotniczych wymaga zapewnienia odpowiednich warunków do stworzenia sieci opartej na silnym porcie lotniczym, który zapewniałby z jednej strony ofertę dla lokalnych pasażerów, a drugiej pasażerów tranzytowych (krajowych, a przede wszystkim zagranicznych). Natomiast potencjał portów lotniczych w Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu predestynuje je do funkcjonowania jako głównych punktów dostępu do krajowej sieci transportowej. Rozwój tych	Uszczegółowienie zapisów strategii rozwoju portów lotniczych, rozszerzenie opisu (brak celów, działań oraz potrzeb).	Zakładane jest, że porty regionalne stracą pasażerów na rzecz transportu kolejowego - dojazdu do CPK (doloty PLL LOT)? Zakładane prognozy są w wielu miejscach nierealne z jednokierunkowymi założeniami. Brak podania jasnych przesłanek dla tak sformułowanych prognoz.  Przedstawiono infrastrukturę portów lotniczych jedynie w odniesieniu do Europy. Brak rynku lokalnego, zasięgów oddziaływania. Brak przedstawienia rynku przewozów lotniczych w Polsce, jest tylko Warszawa. Brak określenia celów dla lotnisk regionalnych i niezbędnych działań do ich	Uwaga częściowo uwzględniona. W polityce lotniczej zaproponowano kierunki rozwoju oraz działania m.in. dla portów regionalnych. Prognozy rozwoju rynku w dokumencie zostaną zaktualizowane.



		portów będzie niezbędny dla podnoszenia mobilności oraz w końcowym efekcie atrakcyjności i konkurencyjności gospodarczej regionów znajdujących się w obszarze ciężenia portów lotniczych. Porty lotnicze obsługują największe (po Warszawie) aglomeracje w Polsce, posiadają istotny potencjał do obsługi znacznej liczby pasażerów rocznie.		realizacji oraz określenia potrzeb w zakresie rozwoju infrastruktury.	
71.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str.103 Implikacje CPK dla rynku lotniczego Str. 110 Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne	Brak kompleksowej oceny sytuacji portów regionalnych. Brak programu/strategii realizacji nowych wyzwań i celów jakie stoją przed portami.	Brak kompleksowej oceny technicznych i społeczno-ekonomicznych możliwości lotnisk regionalnych w perspektywie do 2030 (2040) z określeniem celów jakim mają służyć. Jak wskazano w dokumencie: „Zmienia się zapewne również cykle eksploatacyjne statków powietrznych i procedury obsługi naziemnej. Jak z tego wynika, lata odbudowy rynku lotniczego będą czasem nowych wyzwań, zarówno operacyjnych jak i inwestycyjnych dla zarządzających portami lotniczymi.” Wstępnie zarysowano	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

				<p>wyzwania przed jakimi staną lotniska w Polsce, jednak nie zostały onej ujęte w analizę SWOT i nie wskazano programu/ strategii realizacji tych wyzwań.</p> <p>„Celem jest wskazanie kierunków, w których powinien rozwijać się potencjał rynku lotniczego w Polsce, jako element wspólnego europejskiego rynku lotniczego, a co za tym idzie przyczyniać się do długoterminowego wzrostu gospodarczego Polski” — taki cel w dokumencie nie został wykazany.</p>	
72.	<p>Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP</p>	<p>Str. 111</p> <p>Część lotnisk wymaga nowych inwestycji w związku z przyjętymi kierunkami ich rozwoju.</p> <p>W przypadku innych kluczowe jest utrzymanie w dobrym stanie istniejącej infrastruktury lotniskowej.</p> <p>Niezależnie od wahań koniunktury, konieczne jest wykorzystanie dostępnych narzędzi w celu wsparcia rozwoju infrastruktury portów lotniczych pełniących szczególną rolę dla realizacji podstawowych funkcji państwa.</p>	<p>Brak analizy wpływu Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne.</p>	<p>Uzasadnienie jak powyżej w pkt. 36.</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
73.	<p>Urząd</p>	<p>Str. 114 W roku 2019</p>	<p>Błędne przedstawienie sytuacji.</p>	<p>Pomimo tego, że dynamika</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p>

	Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	obserwowaliśmy niższe tempo rozwoju transportu lotniczego niż w latach 2017 i 2018.		wzrostu liczby obsłużonych   pasażerów w latach 2019/2018 (5,99%) była niższa od 2018/2017 (17,25%), to w roku 2019 obsłużono rekordową liczbę samolotów oraz pasażerów.	Przedstawione przez projektodawcę informacje są zgodne z prawdą. W dalszej części dokumentu znajdują się informacje o obsłużonej ilości pasażerów.
74.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 116 Prognozuje się, że otwarcie nowego lotniska w Berlinie nie zmieni w sposób istotny tych tendencji.	Brak przedstawienia statystyk.	Lotnisko już otwarto i funkcjonuje, można przedstawić statystyki i urealnić prognozy.	Uwaga uwzględniona.
75.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str.120 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.	Rozwój sieci lotnisk wpisanych w całość układu transportowego zgodnie z kierunkami rozwoju gospodarczego Kraju, rozwój portów lotniczych realizujących połączenia pont-to point.	Strategia i plany do 2030 (2040) nie mogą mieć na celu dostosowania do aktualnego zapotrzebowania na usługi transportu lotniczego.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie zgadza się z uwagą, ponieważ istotne jest dostosowanie potencjału rozwojowego lotnisk do zapotrzebowania na usługi związane z transportem lotniczym.
76.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str.123 Wszystkie porty lotnicze, znajdujące się w transeuropejskiej sieci TEN-T są obowiązane do stworzenia odpowiednich warunków w celu udostępnienia alternatywnych paliw ekologicznych. Jest to jedno	W celach należy wprowadzić zapis o ułatwieniu portom regionalnym stworzenia odpowiednich warunków do udostępnienia alternatywnych paliw ekologicznych - prawnych finansowych.	Określenie szczegółowych działań - ścieżki dla Dortów regionalnych mającej na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu lotniczego na środowisko naturalne oraz zapewnienie środków finansowych na ten cel (projekt „Modernizacja	Uwaga częściowo uwzględniona. Wymóg udostępnienia alternatywnych paliw w portach lotniczych znajdujących się w transeuropejskiej sieci TEN-T wynika bezpośrednio z obowiązujących obecnie przepisów. Dodatkowo w ramach inicjatywy Fit for 55

		<p>z podstawowych wymagań rozwoju tej sieci i ma to szczególnie istotne znaczenie w kontekście ochrony środowiska i wspierania transportu niskoemisyjnego.</p>		<p>sieci portów lotniczych w zakresie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>" nie został uwzględniony w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności).</p>	<p>Komisja Europejska zaproponowała szereg działań, których celem jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. W skład pakietu wchodzi projekt rozporządzenia, który wprowadza obowiązek dla zapewnienia zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w portach lotniczych obsługujących ponad 1 mln pasażerów lub 100.000 ton cargo rocznie oraz rozporządzenie nowelizujące dyrektywę 2014/94 UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury, wspólnie z Komisją Europejską na jesieni uruchomi projekt, którego celem będzie zapewnienie merytorycznego wsparcia dla działań portów lotniczym, zmierzających do ograniczenia poziomu emisji oraz zapewnienia zgodności z obowiązującymi oraz projektowanymi przepisami.</p> <p>W nowej perspektywie finansowej 2021-2027 w ramach Polityki Spójności dla portów regionalnych (obsługujących do 3 mln pasażerów rocznie) możliwe będzie finansowanie inwestycji związanych z łagodzeniem oddziaływania</p>
--	--	--	--	---	---

					lotnisk na środowisko.
77.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str.124	Wskazywane są niskonakładowe sposoby podniesienia przepustowości lotnisk („rekonfiguracje” istniejących elementów infrastruktury, zmiany w procedurach operacyjnych?).	Są to niewystarczające działania do wzrostu (wg. tab. 5 str. 74) liczby obsłużonych pasażerów z 3,3 min w 2019 roku do 5,6 min w 2040 r. na lotnisku we Wrocławiu.	Uwaga nieuwzględniona. W treści dokumentu wskazano jedną z możliwych przedsięwzięć, a nie jedną (katalog możliwości zostaje otwarty).
78.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 159	Brak wskazania konkretnego źródła wsparcia finansowego.	W działaniach do 2030 roku, wskazano konieczność finansowego i pozafinansowego wsparcia dla podmiotów funkcjonujących na rynku lotniczym w celu przetrzymania kryzysu oraz zapewnienie narzędzi stymulujących odbudowę rynku. Autorzy nie wskazują źródeł ani instrumentów tergo wsparcia.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zmianę w treści dokumentu.
79.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 171 Ponadto, realizacja inwestycji związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego będzie stanowiła impuls do rozwoju i zastosowania nowoczesnych technologii w zakresie zarówno transportu lotniczego, drogowego i kolejowego.	Realizacja polityki lotniczej będzie stanowiła impuls do rozwoju i zastosowania nowoczesnych technologii w zakresie zarówno transportu lotniczego, drogowego i kolejowego.	Nie tylko budowa CPK będzie impulsem rozwojowym.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie twierdzi, że CPK będzie jedynym impulsem do rozwoju technologii.
80.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem	Str.190 Zapewnienie warunków do wdrażania środków ochrony z wykorzystaniem najnowocześniejszych	Zapewnienie warunków prawnych i finansowych do wdrażania środków ochrony z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii umożliwiających efektywną kontrolę	Portom regionalnym powinno być stwarzane odpowiednie środowisko i warunki do efektywnego poszukiwania możliwości wykorzystania nowych źródeł finansowania rozwoju transportu lotniczego.	Uwaga częściowo uwzględniona

	Biura Związku Województw RP	technologii umożliwiających efektywną kontrolę bezpieczeństwa.	bezpieczeństwa.	Stworzenie warunków formalno-prawnych niezbędnych do realizacji zadań.	
81.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 191 Emisje zanieczyszczeń i zmiany klimatu.	Z drugiej strony, ocieplenie klimatu (łagodniejsze zimy), wpływają na zmniejszenie zużycia środków do odladania samolotów. Ponadto można zauważyć, że zarządzający lotniskami wdrożyli już programy retencji wód opadowych, które później wykorzystywane są powrotnie do celów ogrodniczych, sanitarnych czy też przeciw pożarowych, wpisując się tym samym do krajowej polityki ochrony wód.	Wpływ środków do odladania samolotów na środowisko jest istotnym czynnikiem, który może determinować rozwój transportu lotniczego. Aktualnie w większości przypadków wykorzystywana jest mieszanina wodno-glikolowa (glikol propylenowy), która ulega w środowisku biodegradacji. Należy oczekiwać, iż niebawem będą dostępne środki całkowicie bezpieczne dla środowiska, nad którymi już teraz prowadzone są badania naukowe.	Uwaga uwzględniona.
82.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 192 Paliwa alternatywne	..."Należy założyć, że od ok. 2035 r. powinny być dostępne seryjnie produkowane statki powietrzne zeroemisyjne (o napędzie elektrycznym bądź wodorowym)...", które ze względu na aktualną wiedzę i możliwości będą z pewnością sprawdzały się na krótkich trasach lokalnych bądź międzynarodowych, ale nie o znaczącym zasięgu.	Napędy elektryczne i wodorowe, ze względu na swoją sprawność i ilość zgromadzonej energii czy paliwa, mają ograniczone możliwości w kontekście pokonywanej odległości. Są za to przyjazne środowiskowo, zero emisyjne a także, co bardzo ważne, o znacznie ograniczonej emisji hałasu do otoczenia. Dalsze postępy i badania (na podstawie zgromadzonych informacji i doświadczeń przede wszystkim z małych i średnich lotnisk) sprawią, że możliwości ww. napędów wzrosną i będzie możliwość podróżowania na znaczne	Uwaga uwzględniona

				odległości pomiędzy dużymi lotniskami.	
83.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 193 Paliwa alternatywne Nowoczesne technologie	Zastosowanie alternatywnych paliw to wyzwanie dla branży lotniczej, firm budujących statki powietrzne. Zarządzający lotniskami w swoim zakresie działalności będą w stanie ograniczyć emisje do poziomu 0, skracając do minimum ślad węglowy, stosując z powodzeniem odnawialne źródła energii - pompy ciepła, fotowoltaikę, rekuperację, recykling odpadów, wtórne wykorzystanie wody, wykorzystanie farm wiatrowych - z zastosowaniem wirników o pracy poziomej, nie stanowiących przeszkód lotniczych i zagrożeń w ruchu lotniczym.	Każdy port lotniczy zgodnie z wymogami bezpieczeństwa powinien posiadać dwa niezależne źródła energii elektrycznej, służące do ciągłego, nieprzerwanego utrzymywania lotniska, poprzez zapewnienie ciągłej pracy oświetlenia nawigacyjnego, urządzeń radionawigacyjnych, terminali, hangarów i całej niezbędnej infrastruktury lotniskowej i portowej. Wymaga do podłączenia do zewnętrznych sieci energetycznych, które aktualnie pracują w Polsce w oparciu o paliwa kopalne (węgiel kamienny, brunatny). Aby mówić o zero emisyjności portów lotniczych, zastosowanie alternatywnych źródeł energii musi być wystarczające do utrzymania całej ww. infrastruktury lotniskowej. Z tego powodu mniejsze porty i lotniska są w stanie sprostać tym wymaganiom, w porównaniu do głównych lotnisk centralnych, hubów, które będą musiały zastosować o wiele bardziej	Uwaga uwzględniona

				kosztowne rozwiązania (dla przykładu port główny we Frankfurcie nad Menem zużywa tyle prądu co 100 tys aglomeracja).	
84.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 194 Inicjatywa (CORSIA)	Poszczególne porty regionalne już teraz przystąpiły to programu ACI są na różnym etapie działań. Porty lotnicze są zobligowane do okresowego raportowania emisji zanieczyszczeń do atmosfery, rozliczając się rocznie z tytułu opłat środowiskowych, programu KOBIZE, a także od 1 lipca 2021 systemu CEEB - Centralna Ewidencja Emisyjności Budynków. Zadaniem portów jest zmaksymalizowanie działań z zakresie ograniczenia emisyjności z posiadanej infrastruktury portowej i lotniskowej.	Porty nie mają niestety wpływu na realizację obowiązków, które leżą po stronie operatorów statków powietrznych, związanych z handlem emisjami. Można jedynie wdrożyć pośrednio system przyjmowania statków powietrznych na danym lotnisku, które spełniają wyśrubowane normy hałasowe (certyfikaty hałasowe), wagę, a co za tym idzie spalające mniej paliwa. Dla wszystkich innych statków powietrznych za nieprzestrzeganie ww. norm będą naliczane opłaty podwyższone, a w skrajnych przypadkach zastosowany zostanie zakaz przyjmowania na danym lotnisku. Porty lotnicze sukcesywnie zmieniają flotę pojazdów na elektryczne, zasilane gazem ziemnym czy wodorem. Stosowane są zewnętrzne źródła energii GPU stanowiące źródło energii dla stojących statków	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości



				powietrznych.	
85.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 196 Hałas lotniczy	<p>Porty lotnicze, w tym Wrocław od lat opiniują miejscowe plany, warunki zabudowy, studia i politykę zagospodarowania przestrzennego terenów okołoletniskowych, w celu zapewnienia dalszego i bezpiecznego rozwoju infrastruktury lotniskowej. Działania te w wielu przypadkach spowodowały wstrzymanie inwestycji mieszkaniowych, na etapie uzyskiwania stosownych pozwoleń. W przypadku lokalizacji portu lotniczego we Wrocławiu, należy dodać, że w momencie jego zakładania jak i rozwoju, procesy te postępowały bez zakłóceń i jakichkolwiek problemów ze względu na okoliczną zabudowę mieszkaniową. Była to bezpieczna odległość od najbliższej zabudowy. Na przełomie lat, okazało się jednak, że polityka urbanistyczna miasta i założenia rozwojowe lotniska są z gołą odmienne. Brakowało i nadal brakuje pewnej jedności interesów miast i portów lotniczych znajdujących się w obszarze aglomeracji, które poparte byłyby odpowiednimi przepisami prawa. Jest to problem na szczeblu krajowym, nie lokalnym. Niejednokrotnie to nie porty lotnicze pojawiły się w mieście, tylko miasta „zbliżyły” się swoją zabudową do lotnisk na podstawie wydawanych pozwoleń na budowę, które nie brały pod uwagę okoliczności</p>		Uwaga częściowo uwzględniona.

			<p>występowania lotnisk i ich potencjalnego rozwoju.</p> <p>Utworzenie obszarów ograniczonego użytkowania (OOU), w odpowiednim momencie zapewniło dalszy rozwój lotniska i spowodowało zahamowanie fali wzrastającej zabudowy terenów przyległych. W trosce o klimat akustyczny porty lotnicze posiadają liczne programy i systemy tzw. antyhałasowe, które od lat są prowadzone i udoskonalane. W ich skład można wliczyć ciągły monitoring hałasu lotniczego, z systemami wczesnego ostrzegania pojawienia się ewentualnego przekroczenia norm, wewnętrzna koordynacja, ścisła współpraca z kontrolerami PAŻP, wdrażanie wspólnie z PAŻP i operatorami statków powietrz., antyhałasowych procedur startów, lądowań i ruchu naziemnego statków powietrznych, logistyczne wykorzystanie nawierzchni lotniskowych, odpowiednio w porze dziennej i porze nocnej, w których obowiązują inne normy hałasu lotniczego i instalacyjnego.</p> <p>„...Zarządzający głównymi lotniskami, które obsługują powyżej 50 tys. operacji lotniczych rocznie są zobowiązani do sporządzania, co 5 lat akustycznej mapy terenów, na których eksploatacja obiektu może powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Należy przy tym zaznaczyć, iż inne lotniska poniżej 50</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>tyś, operacji rocznie, muszą spełniać również ten obowiązek, jednak pośrednio, ponieważ co 5 lat każda aglomeracja miejska zobowiązana jest do sporządzania ww. mapy akustycznej. Tym samym, w momencie tworzenia ww. mapy lotniska dostarczają informacje o źródłach emisji hałasu lotniczego, które trafiają do jednego wspólnego raportu wszystkich źródeł emisji hałasu na terenie aglomeracji. Dokument ten ma wyższą rangę niż sama mapa akustyczna lotniska, ponieważ z automatu staje się głównym materiałem do tworzenia polityki mobilności transportowej na danym obszarze, czy też służy do aktualizacji planów generalnych.</p> <p>Należy przyjąć, że wraz z rozwojem i postępem, statki powietrzne, tak jak ograniczą emisje zanieczyszczeń do atmosfery, tak samo ograniczą emisje hałasu do środowiska. To jest tożsame i nie wyklucza się.</p> <p>Na przełomie ostatnich 20 lat widoczna jest znaczna poprawa w kwestii ograniczenia emisji hałasu poszczególnych statków powietrznych, ze względu na masę, a co za tym idzie dystans, który musi pokonać. Udowodniono, że statki powietrzne emitują ok. 20 % mniej hałasu niż kilkanaście lat temu. Dobrym przykładem z ostatnich lat jest wykorzystywanie Boeingów 737 Max. Ich obciążenie hałasowe jest o 3</p>	
--	--	--	--	--

			<p>dB mniejsze i emituje mniej dwutlenku węgla i tlenków azotu niż innych samolotów tej klasy. Zgromadzone wyniki monitoringu hałasu lotniczego w portach lotniczych udowodniły, że ruch tych maszyn korzystnie wpływa i wpłynąłby na stan akustyczny w otoczeniu lotnisk.</p>		
86.	<p>Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP</p>	<p>Str. 199 Pozostałe oddziaływania</p>	<p>Porty lotnicze wdrożyły i są w ciągłym procesie wymiany urządzeń i systemów, które mogą niekorzystnie wpływać na stan środowiska naturalnego. Należy tutaj zaliczyć np. wymianę źródeł ciepła z kotłów olejowych na gazowe, wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii, wymianę źródeł światła na LED, monitoring flory i fauny lotniskowej. Stosowanie biodegradowalnych preparatów służących do odladzania samolotów. Porty lotnicze posiadają rozbudowane systemy do monitorowania awifauny, która może być potencjalnym zagrożeniem dla wykonywania operacji lotniczych. Z drugiej strony system służy do ochrony tejże awifauny, która może znaleźć się na lotnisku. Przy współpracy z lokalnymi i krajowymi organami środowiska (RDOŚ, GDOŚ), tworzone są raporty, które stanowią materiał wyjściowy do opracowywania coraz to lepszych metod ochrony przyrody, a późniejsze rozwiązania, wykorzystywane są na innych lotniskach, bądź stają się</p>		<p>Uwaga uwzględniona</p>

			wręcz wykładnia stosowaną w całej branży lotniczej.		
87.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 200	Działalność portu lotniczego oparta jest na postawie zgromadzonych doświadczeń, BAT (Best Available Technique w branży) certyfikacji, systemów zarządzania i wymianie doświadczeń z innymi portami.		Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości
88.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Str. 204 Identyfikuje się obiektywną potrzebę kontynuacji zadań inwestycyjnych w portach lotniczych. Uwzględniając wielkość oraz wartość przedsiębiorstw zarządzających regionalnymi portami lotniczymi, a także ogrom i wagę zadań inwestycyjnych, konkludować należy, że ich finansowanie stanie się prawdziwym wyzwaniem w najbliższych latach. (...) będą finansowane ze środków własnych zarządzających portami lotniczymi, jak również funduszy zewnętrznych (budżety jednostek samorządu terytorialnego, budżety innych jednostek sektora finansów publicznych, środki pozyskiwane	Ujęcie w systemie finansowania lub dofinansowania infrastruktury regionalnych portów lotniczych w zakresie ochrony ze środków w ramach m.in. Europejskiego Funduszu na Rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) lub jego kolejnych edycji, finansowania udzielanego ze strony międzynarodowych instytucji finansowych. Infrastruktura portów lotniczych pełni zarówno funkcje użyteczności publicznej jak również jest narzędziem oprowadzenia biznesu przez zarządzających lotniskami, stanowiąc przy tym istotny składnik wzrostu gospodarczego kraju. Dlatego też wymaga takiego systemu finansowania, który z jednej strony zapewni środki na wieloletnie programy inwestycyjne, z drugiej zaś pozwoli na zwiększenie rentowności funkcjonujących podmiotów. Inwestycje w zwiększenie przepustowości infrastruktury istniejącej sieci portów lotniczych	W opracowaniu nie opisano i nie wskazano bezpośrednio takich potrzeb, jednak konkluduje się je jednym zdaniem. Należy rzetelnie zidentyfikować takie potrzeby-w regionalnych portach lotniczych, wylistować je a następnie zaproponować źródła ich finansowania również na poziomie krajowym i europejskim. Zwiększenie przepustowości i poziomu ochrony poprzez dostosowanie infrastruktury regionalnych portów do zmian przepisów oraz standardów w zakresie ochrony osób i mienia oraz ochrony lotnictwa cywilnego (ochrona infrastruktury krytycznej, akty bezprawnej ingerencji) nałożonych przez regulacje krajowe oraz unijne na zarządzających	Uwaga częściowo uwzględniona

			będą finansowane ze środków własnych zarządzających portami lotniczymi, jak również funduszy zewnętrznych (budżety jednostek samorządu terytorialnego, budżety innych jednostek sektora finansów publicznych, środki pozyskiwane z instytucji finansowych).	regionalnymi portami lotniczymi.	
89.	Marszałek województwa Warmińsko-mazurskiego	Str 18	4. Optymalizacja nakładów finansowych inwestycji w infrastrukturę lotniczą	Zapewnienie dopłat do lotnisk regionalnych w związku z pełnieniem przez nie roli „dowożącego” pasażerów z różnych części kraju do CPK	Otrzymane po terminie. Uwaga nieuwzględniona. Zarządzający lotniskami regionalnymi powinni zdawać sobie sprawę z tego, że lotniska hubowe (obecnie Warszawa, a w przyszłości CPK) może wygenerować dodatkowy ruch pasażerski, zasilający lotnisko hubowe. Finansowanie ze środków publicznych podlega wymogom przepisów w zakresie pomocy publicznej. Z tego względu nie planuje się zapewnienia finansowania inwestycji w portach lotniczych z budżetu centralnego.
90.	Marszałek województwa Warmińsko-mazurskiego	Str. 112-113	Długofalowa prognoza ruchu lotniczego dla Polski	Ocena region północno – wschodni Polski nie uwzględnia Portu Olsztyn-mazury, w związku z czym nie jest obiektywna	Uwaga uwzględniona częściowo.
91.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	<i>Lotniska regionalne</i>	W obszarze oddziaływania Zielonej Góry duża część ruchu zagranicznego wykorzystuje pobliskie berlińskie lotniska Tegel i Schönefeld (86%).	Lotnisko Tegel zostało zamknięte.	Uwaga uwzględniona.

92.	UMWW	<i>Lotniska regionalne</i>	Prognozuje się, że otwarcie nowego lotniska w Berlinie nie zmieni w sposób istotny tych tendencji.	Nowe lotnisko w Berlinie zostało otwarte.	Uwaga uwzględniona.
93.	UMWW	<i>Prognozy ruchu opracowane przez IATA</i>	W tabeli nr3:KDP bez CPK NIE	Projekt budowy KDP został następnie zawarty w opracowanym przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej w 2001 r. dokumencie „Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 r.”, oraz w opracowanym przez Ministerstwo w 2005 r. dokumencie „Strategia rozwoju transportu na lata 2007-2013”. Nie było wówczas planów utworzenia w Polsce Centralnego Portu Komunikacyjnego, a jednak pomysł budowy KDP spotkał się z bardzo pozytywnym oddźwiękiem społecznym	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
94.	UMWW	<i>Rola Centralnego Portu Komunikacyjnego w systemie transportowym Polski</i>	Skomunikowanie CPK z najbliższymi dużymi miastami - Warszawą i Łodzią- co zostanie zrealizowane poprzez budowę nowej linii kolejowej dużych prędkości o dł. ok. 140 km. Umożliwi to osiągnięcie czasu przejazdu z CPK do Warszawy wynoszącego około 15 minut, a z CPK do Łodzi około 25 minut. Dalsze odcinki linii KDP połączą centralną Polskę z Wrocławiem i Poznaniem.	W ciągu ostatnich lat zostały przeprowadzone z samorządami liczne konsultacje, przygotowane analizy i pogłębione studia przebiegu KDP. Polityka Rozwoju Lotnictwa zakłada natomiast, że powstanie linia kolejowa dużych prędkości o długości około 140 km, która ma łączyć z CPK Warszawę i Łódź. Sformułowanie „dalsze odcinki KDP połączą	Uwaga nieuwzględniona ze względu na ogólny charakter dokumentu.

				centralną Polskę z Wrocławiem i Poznaniem" jest bardzo enigmatyczne. Postulujemy doprecyzowanie tego zapisu i przedstawienie planowanego przebiegu całej linii.	
--	--	--	--	---	--