

ROZWÓJ LOTNISK LOKALNYCH W KONTEKŚCIE BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE CYWILNYM

THE DEVELOPMENT OF LOCAL AIRPORTS IN THE SECURITY CONTEXT OF CIVIL AVIATION

Streszczenie: Rolą samorządów terytorialnych jest ukierunkowywanie działań rozwojowych na cele skojarzone z ekonomią, gospodarką, turystyką i bezpieczeństwem w regionie. Lotniska lokalne stanowią skuteczne narzędzie wykorzystywane przez władze lokalne w budowaniu polityki bezpieczeństwa. Jest to także ogromny potencjał dla rozwoju regionu. Celem niniejszego artykułu jest analiza problematyki rozwoju lokalnego lotniska w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. W pierwszej części artykułu przedstawiono główne definicje pojawiające się w obszarze General Aviation i dane statystyczne odnośnie lotnisk cywilnych w Polsce, z kolei w drugiej części skupiono się na możliwych działaniach władz lokalnych oraz organizacji międzynarodowych podczas budowy bezpieczeństwa miejscowego i regionalnego przy jednoczesnym rozwoju regionu pod względem gospodarczym, naukowym i technicznym.

Słowa kluczowe: General Aviation, lotniska lokalne, bezpieczeństwo lokalne, Aerial Works.

Summary: The role of local government units focuses on direct development activities related to economy, tourism and safety in a certain area. Local airports have become effective tools to build safety policy by local government units. They also have a huge potential for the regional development. The aim of the article is an analysis of local airport development with the regard to civil aviation safety. The first part of the article presents statistics and main definitions related to General Aviation. The second part contains possible actions of local government units and international organizations to build the local and regional safety as regards economics, science and technology.

Keywords: General Aviation, local airports, local safety, Aerial Works.

Wstęp

Lotniska lokalne we współczesnym świecie rozwinęły się do tego stopnia, że nie stanowią już tylko miejsca do startów i lądowań statków powietrznych. Stają się one wizytówką danego regionu. Funkcjonowanie lotniczych portów lokalnych przynosi korzyści na wielu płaszczyznach. Zwiększa się bowiem ich atrakcyjność oraz konkurencyjność turystyczna i biznesowa. Stają się także istotnym elementem aktywności sportowo-rekreacyjnej, a co ważniejsze stanowią drogę do znacznej poprawy dostępności lotniczej poszczególnych regionów (w tym transgranicznych), i integracji systemów zarządzania

kryzysowego (zagrożenie życia, katastrofy powodziowe, pożarowe itp.) w kontekście budowy akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Potrzeba rozpoznania problematyki rozwoju lokalnego lotniska w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wynika z kilku powodów. Po pierwsze, rozwój technologii, infrastruktury i informacji wpłynął na potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa już nie tylko na szczeblu międzynarodowym czy krajowym, ale także lokalnym.

Po drugie, lotniska stanowią strategiczną i prestiżową rolę w rozwoju lokalno-społeczno-gospodarczym. Przedstawiciele władz lokalnych szukają więc nowych rozwiązań, które wpłyną na wzrost atrakcyjności regionu dla inwestorów. Jednostki samorządów terytorialnych po wejściu do Unii Europejskiej otrzymały większy zakres kompetencji i samodzielności, co przejawia się także w uzyskanym prawie do pozyskiwania funduszy europejskich. Dotacje europejskie dla władz lokalnych przyczyniły się m.in. do budowy, przebudowy i remontów obiektów pełniących funkcje publiczne i społeczno-kulturowe. Niejednokrotnie, poprawiły infrastrukturę drogową, podnosząc jej standard, dostępność komunikacyjną oraz poziom bezpieczeństwa mieszkańców.

Po trzecie, istnieje duże zapotrzebowanie na rewitalizację i budowę lotnisk lokalnych, jednakże brak jest koordynacji działań władz samorządowych w obszarze tworzenia tych lotnisk. Ponadto, nie ma wystarczającej metodologii, strategicznej dokumentacji i prognoz zapotrzebowania na transport General Aviation oraz jasno określonych mechanizmów finansowania inwestycji w tym zakresie. Ale czy na pewno?

Podstawowe definicje i dane

Zgodnie z ustawą z 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2017.959 oraz 1089, art.2), lotniskiem jest „wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk”. Załącznik XIV-Lotniska Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm), również zawiera definicję lotniska, za którą uważa się „powierzchnię na ziemi lub wodzie (włącznie z budynkami, urządzeniami i innymi wyposażeniem) przeznaczona w całości lub w części do wykorzystania dla potrzeb przylotów, odlotów i naziemnego ruchu statków powietrznych”.

Ustawa z 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2017.959 oraz 1089, art. 2 ust 6), określa także *część lotniczą*, którą jest „obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany”.

Zgodnie z informacją zawartą w Rejestrze Lotnisk Cywilnych (2017) w Polsce jest obecnie 60 lotnisk cywilnych, z czego 14 to certyfikowane lotniska użytku publicznego, 6 to lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji a 20 to lotniska użytku publicznego niepodlegające certyfikacji. Analizując Rejestr można zauważyć, że od 2004 r.

zostało zarejestrowanych 14 lotnisk. Istnieje jednak spora część lotnisk, która nie została zewidencjonowana a stanowi potencjał dla regionu. Ze względu na dostępność dla użytkowników w Rejestrze można wyodrębnić m.in. lotniska użytku publicznego, lotniska użytku wyłącznego oraz lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji. Lotniska użytku publicznego są to „lotniska otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości” (Dz. U. 2017.959 oraz 1089, art. 54). Lotniskiem użytku wyłącznego jest „lotnisko wykorzystywane przez zarządzającego tym lotniskiem, użytkowników lotniska wymienionych w dokumentacji rejestracyjnej tego lotniska oraz za zgodą zarządzającego lotniskiem – przez innych użytkowników lotniska” (Dz. U. 2017.959 oraz 1089, art. 54). Natomiast do lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, zalicza się te lotniska, które spełniają wymagania, ze względu na kod referencyjny, rodzaj nawierzchni (droga startowa z/bez nawierzchni sztucznej) i ruchu lotniczego oraz czasy w jakim powinny być obsługiwane loty – w dzień/nocy (Dz. U. z 2013 r. poz. 799). Po przeanalizowaniu przepisów prawa można zauważyć, że przepisy dotyczące lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji są identyczne z przepisami lotnisk wyłącznych. Celowo nie wprowadzono żadnych wyższych wymagań ze względu na dostępność lotniska. Po co więc te zmiany? Władze lokalne preferują inwestycje w lotniska użytku publicznego niż wyłącznego. Tego typu lotnisko pozostaje w rękach prywatnych, co w praktyce oznacza, że zarządzający może nie wyrazić zgody na lądowanie samolotu bez podania powodów odmowy lub utrudnić/ograniczyć dostęp dla określonych użytkowników. Wymienione działania wpływają na ograniczenie konkurencji i poszanowanie swobody gospodarczej. Dodatkową zaletą lotnisk publicznych są gospodarcze ulgi, w postaci zwolnień z podatku od nieruchomości. Lotniska cywilne znajdujące się w Rejestrze Lotnisk Cywilnych (2017) w głównej mierze są zarządzane przez Aeroklub Polski (26 lotnisk). Lotniska te powstały z określonym przeznaczeniem. Służą do szkoleń lotniczych, sportów i rekreacji lotniczej, ratownictwu sanitarnemu czy celom biznesowym. Posiadają częściową infrastrukturę, pasy startowe różnej długości i nawierzchni. Niektóre z nich posiadają wieże kontroli lotów (K. Piwek, 2010). Niestety nie wszystkie lotniska lokalne są ujęte w Rejestrze Lotnisk Cywilnych (2017) a tym samym w rejestrze AIP. Brakuje informacji o lotniskach niekomunikacyjnych (wojskowych, poradzieckich), o ich stanie, o ilościowym stanie statków powietrznych stacjonujących na lotnisku, zapleczu technicznym, o kadrze pilotującej dany sprzęt czy też danych statystycznych o ilości i rodzaju operacji lotniczych.

Podobna sytuacja wynika z istniejącej różnorodności definicji GA, która wpływa na szacowanie wielkości przepustowości w Polsce. Często General Aviation jest błędnie interpretowane, zarówno publicznie, jak i w mediach jako „lotnictwo w ogóle”. A jak definiowane jest General Aviation?

ICAO określa operacje General Aviation jako operacje z wykorzystaniem statków powietrznych, inne niż te wykonywane w ramach zarobkowego transportu lotniczego lub w ramach usług lotniczych. Dla celów statystycznych ICAO rozpoznaje tylko trzy rodzaje operacji (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.):

1. Komercyjny transport lotniczy to operacje statków powietrznych polegające na przewozie pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem.

2. Ogólna operacja lotnicza czyli operacje statków powietrznych innych niż komercyjna operacja transportu lotniczego.

3. Praca lotnicza definiowana jest jako operacja statków powietrznych, w której statek powietrzny jest używany w specjalistycznych usługach, takich jak rolnictwo, budownictwo, fotografia, geodezja, obserwacja i patrolowanie, poszukiwanie i ratownictwo, reklama lotnicza.

Podsumowując, główną misją lotu nie jest przewożenie regularnych pasażerów lub ładunku od punktu A do punktu B.

Z General Aviation nierozdzielnie połączone jest Aerial Works. Tabela 1 przedstawia zakres General Aviation oraz Aerial Works¹.

Tabela 1. Podział zakresu działań w obszarze General Aviation i Aerial Works



Loty korporacyjne - Operacje do własnego użytku	Obserwacje z powietrza linii energetycznych, rurociągów i gazociągów
Sporty lotnicze	Badania lotnicze
Loty biznesowe	Loty rolnicze
Loty prywatne	Loty reklamowe
Loty turystyczne	Nadzór ruchu komunikacyjnego
Loty rekreacyjne	Fotografia lotnicza
	Pokazy lotnicze
	Loty przeciwpożarowe (pożar lasu)
	Loty sanitarne
	Akcje poszukiwawcze
	Loty turystyczne zabytkowymi samolotami
	Loty szkoleniowe
	Loty ratunkowo-poszukiwawcze
	Loty reportażowe
	Badania pogodowe
	Loty testowe

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.iaopa.eu

¹ IAOPA (ang. International Aircraft Owners and Pilots Association) jest największą międzynarodową organizacją zrzeszającą ponad 400 tys. pilotów i właścicieli statków powietrznych w 61 krajach. IAOPA jest jedyną organizacją lotniczą posiadającą swoich przedstawicieli w ICAO, JAA-Europejskich Władzach Lotnictwa Cywilnego, EUROCONTROL-Europejskiej Organizacji Nadzoru Przestrzeni Powietrznej oraz Komisji Europejskiej. AOPA Poland to stowarzyszenie istniejące w Polsce od 1996 r., zrzeszające pilotów oraz właścicieli prywatnych samolotów i helikopterów. AOPA Poland jest 41 członkiem IAOPA, www.aopa.pl

Powyższa lista nie jest wyczerpująca. Z reguły wszystkie komercyjne i niehandlowe loty lotnicze, których podstawowym celem nie jest transport osób lub towarów z jednego miejsca do drugiego to obszar definiowany jako Aerial Works.

Działania międzynarodowe i krajowe w obszarze General Aviation

General Aviation stanowi jeden z najważniejszych priorytetów Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego. Jej działania skupiają się na stworzeniu prostszych i mniej restrykcyjnych przepisów dotyczących lotnictwa ogólnego. Uwzględniając znaczenie GA i jego wkładu w bezpieczny europejski system lotniczy, EASA we współpracy z Komisją Europejską i innymi zainteresowanymi stronami stworzyła plan działania dotyczący lotnictwa ogólnego (ang. Roadmap), który jest częścią programu EASA Vision 2020. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego w ramach Roadmap dąży do pozytywnych zmian w społeczności lotnictwa ogólnego, poprzez regulacje przepisów lotnictwa ogólnego. Według jej opinii poszczególne przepisy „niekoniecznie są adekwatne do poziomu ryzyka, na jakie wystawione jest lotnictwo ogólne. Niektóre z tych przepisów opracowano z myślą o operacjach bardziej wymagających z punktu widzenia bezpieczeństwa. Ponadto przepisy niekoniecznie stanowią najlepsze narzędzie podnoszenia bezpieczeństwa. Ten cel znacznie efektywniej można osiągnąć innymi środkami, przykładowo przy użyciu materiałów promocyjnych dotyczących konkretnego tematu” (General Aviation Roadmap, 2017). Agencja twierdzi, że to zadanie zajmie sporo czasu, ponieważ *The process is not a sprint but a marathon* (General Aviation Roadmap, 2017) i nie zostanie osiągnięte przez pojedynczy podmiot, lecz przez wiele skoordynowanych i zharmonizowanych działań podejmowanych przez EASA, Komisję Europejską, państwa członkowskie, krajowe organa lotnicze, ale także przez stowarzyszenia i kluby lotnicze. W Polsce dużą rolę odgrywa Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND, które skutecznie walczy na rzecz upowszechnienia i ułatwienia możliwości wykorzystywania lotnictwa ogólnego do celów gospodarczych. Jego działalność silnie wpływa na kształt tworzonych ustaw i przepisów dotyczących spraw statków powietrznych, lotnisk i lądowisk oraz działalności lotniczej. Dodatkowo, co roku są organizowane Konferencje Bezpieczeństwa i dotyczą one bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Niestety zagadnienia GA i AW nie są poruszane cyklicznie, co oznacza, że nie są przedstawiane co roku na konferencjach. Z drugiej jednak strony widać aktywne działania w wydawaniu wszelkiego rodzaju materiałów mających na celu promowanie ogólnego bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Zespół do spraw dobrowolnego i poufnego systemu zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym wydaje Biuletyn Bezpieczeństwa, którego informacje bazują na otrzymywanych zgłoszeniach. Tego typu działanie było także promowane na Konferencji BLC w 2015 r. Jeden z prelegentów zachęcał do podpisania Deklaracji współpracy w zakresie wdrażania idei „Just Culture”, która określiła podstawowe zasady, mające na celu zachęcenie personelu zaangażowanego w prace istotne dla bezpieczeństwa, do zgłaszania nieprawidłowości i zdarzeń niepożądanych, przy jed-

noczesnym zapewnieniu braku konsekwencji w razie przesłania tego typu informacji². ULC współpracuje również z Zespołem do spraw bezpieczeństwa w zakresie Lotnictwa Ogólnego (ang. EGAST European General Aviation Safety Team) przy wydawaniu publikacji, których zadaniem jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa.

Władze samorządowe mają do swojej dyspozycji także narzędzia, które mogą wykorzystać w planowaniu rozwoju infrastruktury transportu lotniczego w swoim regionie. Są to dokumenty w postaci *Strategii Rozwoju Transportu do 2020* oraz *Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych* określające kierunek działania oraz zasady dotyczące rozbudowy i modernizacji obecnej infrastruktury lotniczej. Dodatkowo stanowią one strategiczny materiał w przygotowaniu dotacji na rozwój infrastruktury lotniczej, zarówno z Funduszu Spójności, jak i z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (Uchwała Nr 86/2007 Rady Ministrów z 8 maja 2007 r.).

Władze lokalne mają możliwość współpracy z wysoko wykwalifikowaną kadrą z obszaru lotnictwa, zarządzania czy planowania strategicznego. Często bywa tak, że specjaliści ze wspomnianego obszaru wracają z ogromnym zapleczem naukowym i doświadczeniem zawodowym do swoich rodzinnych miejsc. Ta grupa stanowi nieoceniony potencjał, który władze lokalne mogą wykorzystać przy planach budowy czy modernizacji lotniska w swoim regionie. Jednakże podejście władz jednostek samorządów terytorialnych zależy od modelu zarządzania jaki stosują w swoim urzędzie. Warto zastanowić się nad trudnym, ale efektywnym zarządzaniem oddolnym³. Interdyscyplinarne podejście pozwala na uzyskanie przewagi konkurencyjnej, z czego komunikacja oddolna może stać się odpowiednim narzędziem do jej uzyskania. Komunikacja, a w tym umiejętności socjotechniczne, techniczne, ekonomiczne połączone ze strategicznym zarządzaniem i planowaniem przyniosą efekty zrozumienia przez mieszkańców przebiegających procesów i zachodzących zmian w danym regionie.

Inwestycje lotniskowe są uzależnione od zainteresowania i chęci działań władz samorządowych, ponieważ to one kierują polityką gospodarczą, społeczną, ekologiczną czy inwestycyjną. Powszechnie wiadomo, że poziom rozwoju lotnictwa lokalnego zdecydowanie wpływa na aktywność innowacyjną, sprzyja współpracy gospodarczej, politycznej, naukowej i technicznej. Sprzyja także rozwojowi współpracy transgranicznej na wielu szczeblach (od wymiany informacji, dobrych praktyk, po niesienie pomocy w sytuacjach kryzysowych). Jednakże wraz z tym rozwojem idzie także, czasem długa i ciężka współpraca ze społeczeństwem. Dotyczy to kwestii hałasu lotniczego i jakości życia mieszkańców, które są główną przyczyną negatywnych odczuć i reakcji wynikających z budowy, rozbudowy i eksploatacji różnego rodzaju lotnisk. Z praktyki jednak

² Konferencja Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym organizowana jest co roku przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. W październiku 2015 r. podpisano Deklarację współpracy w zakresie wdrażania idei „Just Culture”, która nawiązywała do European Corporate Just Culture Declaration podpisanej przez specjalistów z branży lotniczej, www.ulc.gov.pl

³ W zarządzaniu strategicznym wyróżnić można dwa narzędzia: bottom-up i top-down. W pierwszym z nich pracownicy przedstawiają swoje propozycje, plany, analizy, rozwiązań bezpośrednim przełożonym. W ten sposób wdrażane są potrzeby kreowane przez samych pracowników. Z kolei w top-down zarządzający firmą decyduje o kierunku i planach rozwoju firmy, www.topmenedzer.pl

widać, że niezadowolenie ludności zamieszkającej w bezpośrednim sąsiedztwie lotnisk nie zawsze jest uzasadnione. Dość często protesty te wynikają z nieznajomości przepisów i braku wiedzy na temat hałasu lotniczego, jego źródła, natężenia i częstotliwości, metod pomiaru i monitorowania oraz dopuszczalnych norm. Wówczas zarządzanie oddolne może stać się narzędziem dla zrozumienia społecznego celem rozładowania negatywnych emocji i niepotrzebnych sporów.

Rola lotnisk lokalnych wzrasta coraz bardziej, ponieważ bliskość lotniska znacznie skraca czas podróży, co ma ogromne znaczenie nie tylko w działalności biznesowej, ale i lotnictwa sanitarnego i ratunkowego. Loty sanitarne to inaczej mówiąc usługi transportu (pacjentów, leków, krwi, szczepionek), które są wykonywane pomiędzy placówkami opieki zdrowotnej, natomiast celem lotów ratowniczych jest jak najszybsze (w tzw. złotej godzinie) udzielenie pomocy osobom poszkodowanym w efekcie katastrof komunikacyjnych czy w przypadku klęsk żywiołowych. Uzyskanie wysokiej skuteczności tych akcji jest możliwe dzięki precyzyjnej współpracy między bazami Lotniczego Pogotowia Ratunkowego a ośrodkami szpitalnymi, wykwalifikowanej lekarskiej ekipie ratowniczej, szybkiej i bezbłędnej informacji oraz przystosowanym do tego rodzaju akcji lądowisk i wykorzystywanym śmigłowcom. Ten środek transportu odznacza się wysoką użytecznością w trudnych warunkach terenowych (chodzi zarówno teren górzysty, luki terenów zalesionych, wysoką zabudowę, akweny wodne, drogi/infrastrukturę publiczną) oraz w miejscach standardowo do tego nie przystosowanych. Wzrost roli lotnictwa sanitarnego jest skutkiem wysokiej efektywności tego typu aktywności lotniczej. Wiąże się to z trzema istotnymi rodzajami operacji lotniczych (J. Hawlena):

1. Loty do zdarzeń (ang. *Primary mission*) – loty ratownicze polegające na udzieleniu pomocy osobie w stanie zagrożenia życia, który potrzebuje intensywnego nadzoru w czasie lotu.
2. Loty ratownicze (ang. *Secondary mission*) – loty do/z miejsca zdarzenia do/z najbliższego Szpitalnego Oddziału Ratunkowego z określonymi limitami czasowymi i odległościami:
 - w promieniu 60km – z gotowością do startu w ciągu 3-4 minut
 - w promieniu 100km – z gotowością do startu w ciągu 15 min
 - w lotach w góry – z gotowością do startu w ciągu 15 minut
3. Loty transportowe – ratownicze (ang. *Tertiary mission*) – transport pomiędzy ośrodkami opieki zdrowotnej:
 - gotowość do startu w ciągu 30 minut od wydania polecenia.

Budowa lądowisk i lotnisk sanitarno-ratunkowych nie jest inwestycją terenochłonną ani tak kosztowną w porównaniu do lotnisk z pasem startowym. Jednocześnie jest to bardzo skuteczne narzędzie do budowy bezpieczeństwa miejscowego, przy zachowaniu odpowiedniego bilansu ekonomicznego w kontekście bezpieczeństwa mieszkańców danego regionu.

Podsumowanie

Najszerze kompetencje w budowaniu polityki przestrzennej, ekologicznej, społecznej, infrastrukturalnej i polityki zarządzania informacją na określonym obszarze posiadają jednostki samorządów terytorialnych. To właśnie one mogą stwarzać warunki do rozwoju lokalnego lub wprost przeciwnie mogą go ograniczać. Ogromnym potencjałem dla rozwoju regionu są lotniska lokalne, które stanowią skuteczne narzędzie w budowaniu polityki bezpieczeństwa przez władze lokalne.

Zauważyć można przynajmniej kilka kierunków działania władz lokalnych. Pierwszy z nich dotyczy przekształceń lotnisk użytku wyłącznego w lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, a w związku z tym dokonaniem także ich modernizacji. Wychodząc naprzeciw zmianom i oczekiwaniom środowiska lotniczego spółka Aero Partner (pod działaniem Aeroklubu Polskiego) oferuje kompleksowe działania zmieniające status danego lotniska, które de facto przynosi korzyści na różnych poziomach – od dofinansowania takiego lotniska ze środków publicznych i jednocześnie ograniczenia kosztów eksploatacji po rozwój gospodarczy całego regionu.

Kolejnym kierunkiem działań jest włączenie do użytkowania nie wykorzystywanych z różnych względów lotnisk. Dotyczy to byłych lotnisk wojskowych, postradzieckich i sportowo-rekreacyjnych. To one przyczynią się do rozwoju lotnisk lokalnych, będąc tym samym odciążeniem dla lotnisk regionalnych – poprzez zwiększenie ich przepustowości. Wybór kierunku rozwoju oczywiście zależy od przeznaczenia lotniska. Są miejsca gdzie istnieje ewidentna potrzeba funkcjonowania lotniska sanitarnego-ratunkowego, efektywnie realizującego potrzebę bezpieczeństwa związaną z gaszeniem pożarów, niesieniem pomocy poszkodowanym w czasie powodzi lub tym, którzy ulegli wypadkom samochodowych czy podczas pieszych górskich wycieczek. Są też takie regiony, gdzie funkcjonowanie lotniska General Aviation zapewni możliwość komunikacji lotniczej z większymi ośrodkami danego regionu, strefami aktywności gospodarczej i techniczno-naukowej oraz transgranicznymi regionami o funkcji turystycznej, wypoczynkowej czy biznesowej.

Kolejny kierunek działania to budowa lotniska, do którego powinno się przechodzić w sytuacji wyczerpania wszystkich innych możliwości. Powstanie lotniska nierozdzielnie łączy się z przekazem rzetelnej informacji lokalnej społeczności na temat jego budowy. Z jednej strony będą to szanse i korzyści a z drugiej zapewnienie braku utraty obecnej jakości życia. Takie informacje są istotne dla zrozumienia społecznego i tym samym rozładowania negatywnych emocji. Z kolei zarządzanie strategiczne „od dołu” i rzetelny Biznes Plan, w który oprócz pracowników samorządowych zaangażują się specjaliści z obszaru lotniczego, zarządzania i planowania strategicznego zawierający kierunkową wizję rozwoju lotniska oraz rozwoju gospodarczo-społecznego stanowić będzie odpowiednie narzędzie dla władz lokalnych.

BIBLIOGRAFIA

- European General Aviation Safety Strategy. (August 30th, 2012). Pobrano 15 września 2017, z: www.easa.europa.eu.
- European Commission policy initiative on aviation safety and a possible revision of Regulation (EC) No 216/2008, opinion no 01/2015. (13 March 2015). Pobrano 10 października 2017, z: www.easa.europa.eu.
- J. Hawlena, A. Płatek-Kępińska, M. Legwant-Wójcicka. (2014). Lotnicze Pogotowie Ratunkowe jako przykład firmy non-profit w sektorze usług logistycznych, *Logistyka* 4/2014. Pobrano 3 października 2017, z: www.logistyka.net.pl.
- K. Piwek, A. Baron, M. Idzikowski, B. Dziugiel. (2010) Analiza kierunków potencjalnego rozwoju sieci lotnisk lokalnych w Polsce, Instytut lotnictwa, Warszawa. Pobrano 8 sierpnia 2017, z: www.iwroclaw.pl
- K. Klincewicz. (2016). Zarządzanie, organizacje i organizowanie – przegląd perspektyw teoretycznych. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego.
- Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. (sierpień 2016). Pobrano 11.08.2017, z: <https://mib.gov.pl/files/0/1797358/KPBLC.pdf>.
- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. (7 grudnia 1944). Załącznik XIV – Lotniska (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm).
- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. (7 grudnia 1944). Załącznik VI -Eksplotacja statków powietrznych, Część II – Międzynarodowe lotnictwo ogólne – samoloty. (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm).
- M. Adamowicz, S. Łuniewska. (2015). Planowanie i budżetowanie jako narzędzie zarządzania finansami przedsiębiorstwa, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*. Pobrano 23 października 2017, z: www.wneiz.pl.
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji. Dz. U. z 2013 r. poz. 799.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (Dz. U. 2004 nr 122 poz.1273).
- Rejestr Lotnisk Cywilnych. Pobrano 11 października 2017, z: http://www.ulc.gov.pl/_download/lotniska/Rejestr_Lotnisk_Cywilnych_10_10_2017.pdf.
- Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020. Pobrano 12 sierpnia 2017, z: http://www.umwd.dolnyslask.pl/fileadmin/user_upload/Rozwoj_regionalny/SRWD/SRWD_2020-final.pdf.
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020, Warszawa. (22 stycznia 2013). Pobrano 12 sierpnia 2017, z: www.mib.gov.pl.
- Ustawa Prawo lotnicze z 3 lipca 2002 r. (Dz. U. 2017.959 oraz 1089)
- Uchwała Nr 86/2007 Rady Ministrów z 8 maja 2007 r., Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych. Pobrano 14 sierpnia 2017, z: www.mib.bip.gov.pl.