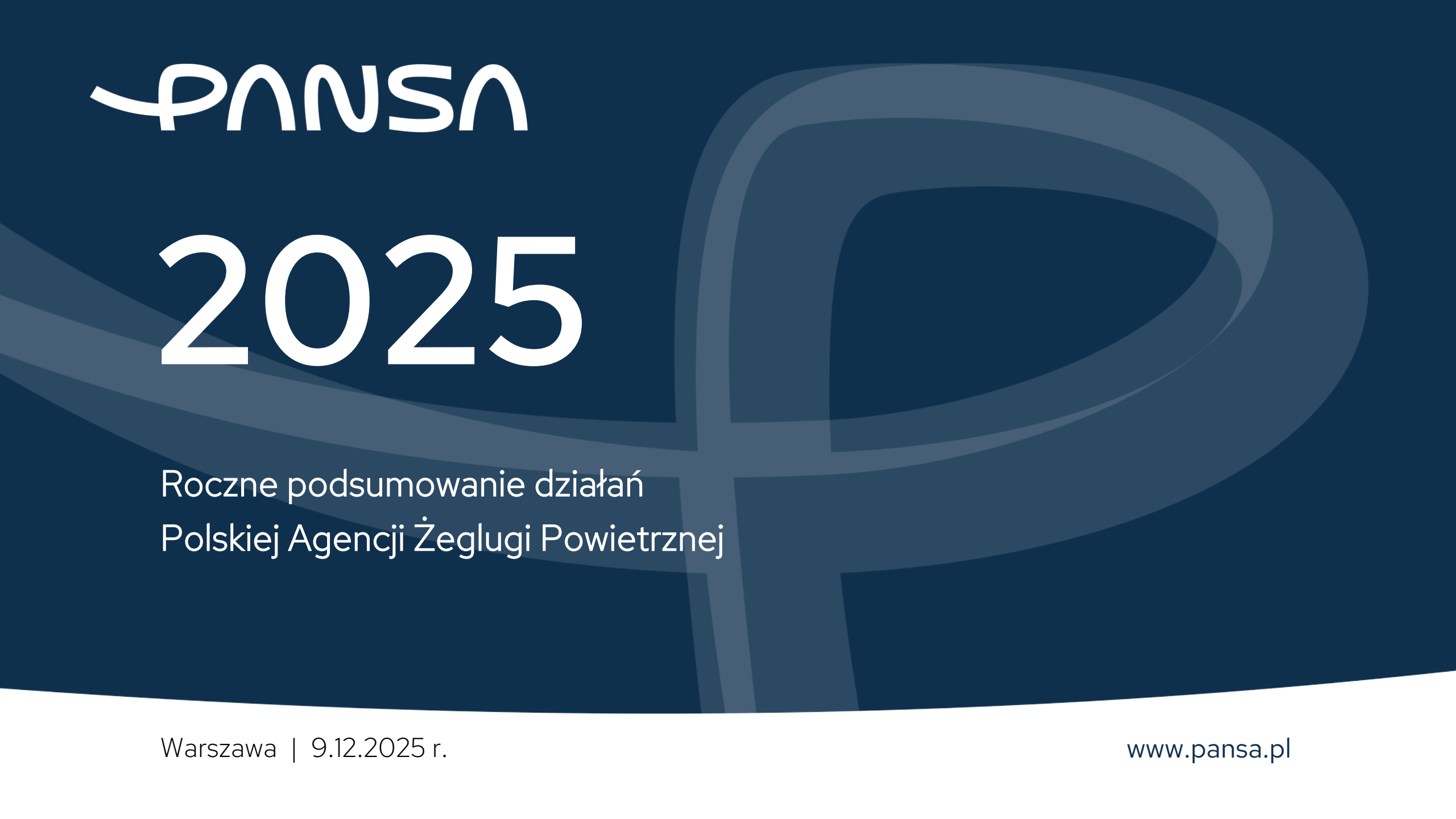


A large, stylized, light blue propeller graphic is centered in the background, with its blades extending towards the corners of the frame. The background is a dark blue gradient.

PANSA

2025

Roczne podsumowanie działań
Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

Warszawa | 9.12.2025 r.

www.pansa.pl

Najważniejsze informacje 2025

- **Plan Skuteczności Działania (PSD) RP4 2025-29 zatwierdzony przez Komisję Europejską w maju br., zapewniający finansowanie gotowości polskiej przestrzeni powietrznej na powrót ruchu po zakończeniu wojny w Ukrainie.**
- **Wysoka efektywność operacyjna PAŻP.** Niski poziom opóźnień w lecie 2025 i doskonała współpraca cywilno-wojskowa.
- **Wzrost pozycji międzynarodowej PAŻP.** Udział ekspertów PAŻP w kluczowych projektach lotniczych w Europie.
- **Rekord w zakresie nowych licencji KRL.** 43 nowych kontrolerów ruchu lotniczego rozpoczęło pracę na stanowiskach operacyjnych.



Cele Strategiczne do 2034 roku

Magdalena JAWORSKA-MAĆKOWIAK, Prezes PAŻP



Śniadanie prasowe | Warszawa | 9.12.2025 r.

www.pansa.pl



- **Cel I** Wspieranie kultury wysokiej wydajności opartej na współpracy w zespole, traktującej priorytetowo bezpieczeństwo, ciągłe doskonalenie i innowacje, co umożliwi PAŻP zapewnianie najwyższych jakościowo służb żeglugi powietrznej, osiąganie celów strategicznych i zapewnianie ciągłości działania.
- **Cel II** Zwiększenie efektywności operacyjnej, optymalizacja korzyści z inwestycji i dalszy rozwój współpracy cywilno-wojskowej.
- **Cel III** Stała gotowość operacyjna na prognozowany wzrost ruchu i gotowość do zaspokojenia potrzeb europejskiej sieci.
- **Cel IV** Przeprojektowanie i skuteczne zarządzanie przestrzenią powietrzną w oparciu o koncepcję AFUA w celu zapewnienia przepustowości wspierającej wzrost ruchu, dynamicznej konfiguracji sektorów, a także przyczynienia się do osiągnięcia celów w zakresie zerowej emisyjności netto.
- **Cel V** Osiągnięcie celów ATM Master Planu.
- **Cel VI** Posiadanie innowacyjnej i odpornej infrastruktury spełniającej potrzeby cywilne/wojskowe i w zakresie cyberbezpieczeństwa za pomocą innowacyjnych systemów wieżowych i zorientowanych na usługi centrów ATM wdrażających system ATM iTEC / SkyNex – iSNEX, w celu zapewnienia operacji opartych na trajektoriach (Trajectory Based Operations).
- **Cel VII** Gotowość do pełnienia roli konkurencyjnego dostawcy danych/usług.
- **Cel VIII** Przekształcenie służby informacji lotniczej (AIS) w zarządzanie informacją lotniczą (AIM).
- **Cel IX** Wsparcie służb ruchu lotniczego w zarządzaniu lotami BSP, stopniowa integracja UTM z ATM oraz wzmacnianie bezpieczeństwa i wydajności operacji BSP w polskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez rozwój UTM i U-Space.
- **Cel X** Znalezienie się wśród pięciu najlepszych pracodawców w kraju do roku 2034 poprzez pomyślne wdrożenie wszystkich dziewięciu celów strategicznych, z pośrednim kamieniem milowym w postaci osiągnięcia pierwszej dziesiątki do 2027 r.





1 Ciągłość działania i transformacja

- Wymiar HR: poziomy zatrudnienia zgodne ze strategicznym planowaniem (ATCO, ATSEP, FISO, ASM, ATFCM), z uwzględnieniem przyszłych potrzeb CPK;
- Przyszłe zapotrzebowanie na ruch lotniczy: przepustowość dostosowana do prognozowanych trendów i złożoności ruchu;
- Gotowość technologiczna i odporność infrastruktury;
- Najwyższy standard cyberbezpieczeństwa;
- Zwiększone wewnętrzne zaangażowanie w wyzwania, takie jak zmiana klimatu, z naciskiem na rolę, jaką może odegrać ATM;
- Zoptymalizowana współpraca cywilno-wojskowa.

Dynamika udostępniania aktualnych informacji o rzeczywistej dostępności przestrzeni powietrznej w dniu operacji

< 30 min (2030); < 5 min (2034)

Skuteczność wdrażania zaleceń wynikających z rezultatów testów BCMS

90% (2030), 95% (2034)

Stopień zaangażowania pracowników

70% (2030), 80% (2034)

Dostępność systemu i usług (funkcja czasu)/ wskaźnik obsługi incydentów cyberbezpieczeństwa w systemach ATM

99,(9)% (2030), 99,(9)% (2034)

Korzyści środowiskowe z wdrożenia CDA - redukcja emisji CO2 oraz oszczędności paliwa

Redukcja emisji CO2: **18 563 tony** (2030), **20 250 ton** (2034);
Oszczędności paliwa: **5 889 ton** (2030), **6 424 tony** (2034)

Na podstawie aktualizacji prognozy EUROCONTROL 2025-2031 (wiosna 2025), przy założeniu, że zamknięcia przestrzeni powietrznej i sankcje pozostaną bez zmian

Gotowość technologiczna i odporność infrastrukturalna

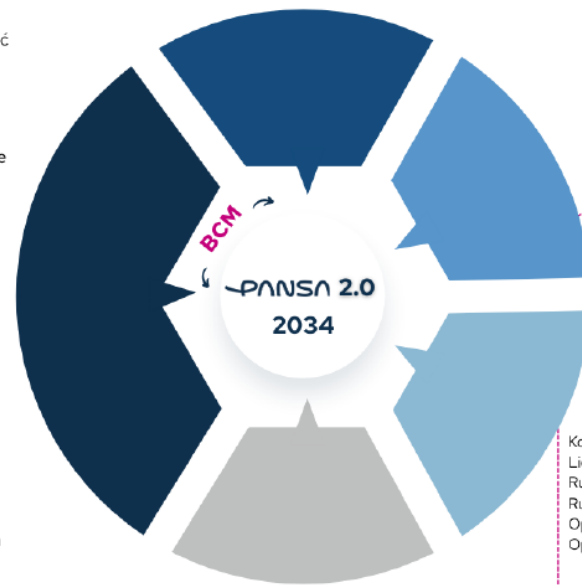
nCZRL Q4 2029 (ukończenie budowy) Q4 2032 (gotowość operacyjna)
ITEC Q4 2032

Zintegrowany system wieżowy Q4 2028 - TWR EPWA 2032 - inne porty lotnicze

Centrum Zapasowe OKRL Poznań Q4 2027

rTWR Q1 2027 - EPMO

CPK 2032 (operacyjna i technologiczna gotowość do zapewniania służb żeglugi powietrznej dla lotniska CPK w sposób bezpieczny i efektywny)



Strategiczne współzależności wpływające na działalność operacyjną

2 Bezpieczeństwo i zaufanie wewnętrzne

- System zarządzania bezpieczeństwem zorientowany na doskonałość (zweryfikowany przez właściwy organ nadzoru);
- Proaktywna kultura bezpieczeństwa i relacje zawodowe oparte na zaufaniu (potwierdzona audytem zewnętrznym).

Poziomy wskaźnik efektywności zarządzania bezpieczeństwem

Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa: **C** (2030), **C** (2034)

Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa: **D** (2030), **D** (2034)

Zapewnienie bezpieczeństwa: **C** (2030), **C** (2034)

Promowanie bezpieczeństwa: **C** (2030), **C** (2034)

Kultura bezpieczeństwa: **C** (2030), **C** (2034)

3 Zwiększona wydajność PAŻP

- Optymalizacja operacji trasowych i terminalowych;
- Zwiększenie produktywności obsługi i efektywności kosztowej.

Wskaźniki do zmierzenia na koniec RP4 (2029) - przejrzysty mechanizm

	Planowane wartości (PSD)	Osiągnięte wartości	Różnica/wpływ/współzależności
Koszty świadczenia służb ANS (mPLN, 2022)		dane z PSD RP4	
Liczba KRL (etaty)		dane z PSD RP4	
Ruch lotniczy trasowy w FIR Warszawa ('000)		dane z PSD RP4	
Ruch lotniczy terminalowy - przyloty ('000)		dane z PSD RP4	
Opóźnienia trasowe ATFM (min/lot)		dane z PSD RP4	
Opóźnienia terminalowe ATFM (min/przylot)		dane z PSD RP4	

Wskaźniki do zmierzenia na koniec RP5 (2034) - przejrzysty mechanizm

	Planowane wartości (PSD)	Osiągnięte wartości	Różnica/wpływ/współzależności
Koszty świadczenia służb ANS (mPLN, 2022)		dane z PSD RP5	
Liczba KRL (etaty)		dane z PSD RP5	
Ruch lotniczy trasowy w FIR Warszawa ('000)		dane z PSD RP5	
Ruch lotniczy terminalowy - przyloty ('000)		dane z PSD RP5	
Opóźnienia trasowe ATFM (min/lot)		dane z PSD RP5	
Opóźnienia terminalowe ATFM (min/przylot)		dane z PSD RP5	

5 Integracja systemów UTM i ATM

- Systemy, standardy i projekty umożliwiające integrację dronów

Integracja środowiska UTM z systemami TWR do 2030

Pełna wymiana danych między systemami ATM i UTM do 2034

4 Silna pozycja międzynarodowa

- Aktywna rola w projektach unijnych i międzynarodowych;
- Wzmocniona współpraca w regionie Morza Bałtyckiego;
- Strategiczny partner w ATM, zgodnie z ATM Master Plan.

Aktywny udział w grupach roboczych: GNSS, cyber, bezpieczeństwo, AIM, szkolenia KRL, ASM

Stopień realizacji celów ATM MP (ilościowo i jakościowo)

95% (2030), 95% (2034)

Dowodem pomyslniejszej realizacji celów strategicznych i transformacji Agencji będzie uznanie nas za Najlepszego Pracodawcę w Polsce. Naszą aspiracją jest znaleźć się wśród pięciu najlepszych pracodawców w kraju do 2034 r., a naszym celem pośrednim jest osiągnięcie pierwszej dziesiątki do 2027 r.



Eksperci PAŻP z realnym wpływem w Europie

- **Katarzyna Mętrak-Wacięga**, Kierownik Działu Analiz i Monitoringu PSD w latach 2024-25 była Przewodniczącą Komitetu Poszerzonego ds. Opłat Trasowych EUROCONTROL (Enlarged Committee for Route Charges)
- **Adam Machnicki**, Safety Manager wybrany Wiceprzewodniczącym CANSO CESAF – European Safety Directors Group i reprezentantem PAŻP w programie Data4Safety EASA
- **Sławomir Szlosek**, Kierownik Działu Kontroli Obszaru OAT jest członkiem Military ATM Board, Civil-Military Stakeholder Committee (CMSC) oraz NATO-EUROCONTROL ATM Security Coordinating GROUP (NEASCOG)
- **Magdalena Bańkowska, Sebastian Olczak** uczestniczą w: Aeronautical Information Management Group (AIMG), EAD Service Steering Group (EAD SSG), Aeronautical Information Regulations Implementation (AIRI), Opracowywania zasad i współpracy w zakresie standaryzacji danych lotniczych oraz przejścia z tradycyjnego systemu Służby Informacji Lotniczej – AIS, do zarządzania informacją lotniczą – AIM.
- **Grzegorz Zacharczuk, Jacek Wyrwich, Łukasz Godlewski** uczestniczą w: Route Network Development Sub-Group (RNDSG), RAD Management Group (RMG), Airspace Management Sub-Group (ASM SG), Operational Excellence Programme w zakresie ASM (OEP). Zarządzania przestrzenią powietrzną, koordynacji projektowania i wykorzystania europejskiej sieci tras w celu maksymalizacji przepustowości przestrzeni powietrznej oraz harmonizacji zarządzania przestrzenią powietrzną poprzez wdrożenie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA).
- **Jarosław Piełunowicz, Paweł Sobolewski, Paweł Wrzos, Maciej Włodarczyk, Krzysztof Ziemlicki** uczestniczą w grupach: Network Manager Directors of Technology, CANSO Technology & Digitalization Task Force, CP2 Reference groups, SJU New Service Delivery Model Task Force, Network Manager ATM Automation Working Group, EASA Remote Tower Expert Group, Network Manager Joint CNS Stakeholder Platform, Joint SESAR-EASA working group New Service Delivery Model, CANSO UAS/UTM Task Force.





Szkolenia 2025

Grzegorz KNAST, Dyrektor Biura Szkoleń



Śniadanie prasowe | Warszawa | 9.12.2025 r.

www.pansa.pl

PANSA Szkolenia w 2025 roku

Rekordowa liczba nowych licencji

Postępująca elektronizacja

Big Data w szkoleniach



PANSA Nowe licencje KRL



43

osoby uzyskały licencję ATCL



7,5%

całego personelu ATC PAŻP



PANSA Elektronizacja

Szkolenia wstępne

Szkolenia do nowych uprawnień

Szkolenia odświeżające

Inne szkolenia

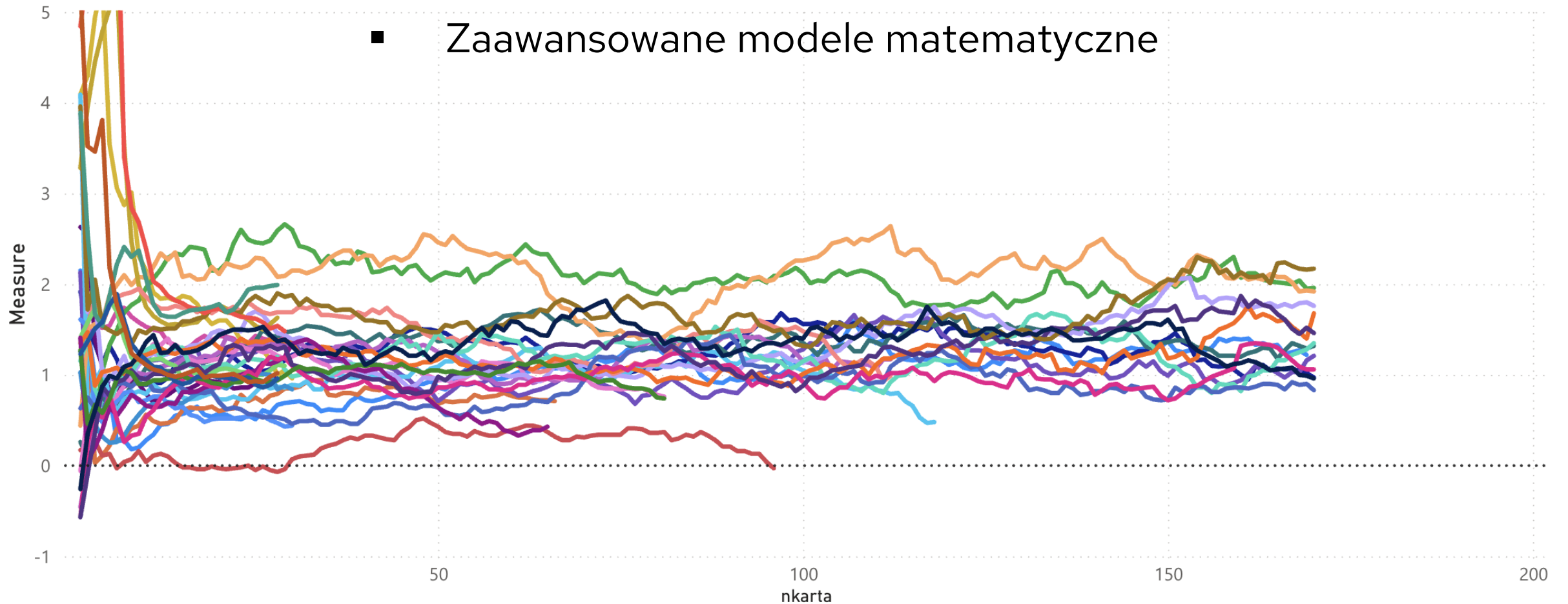
Szkolenia w jednostkach

Wdrożone w 2025

Planowane w 2026

Data-driven training

- Pół miliona ocen rocznie
- Zaawansowane modele matematyczne





Inwestycje 2025

Magdalena JAWORSKA-MAĆKOWIAK, Prezes PAŻP

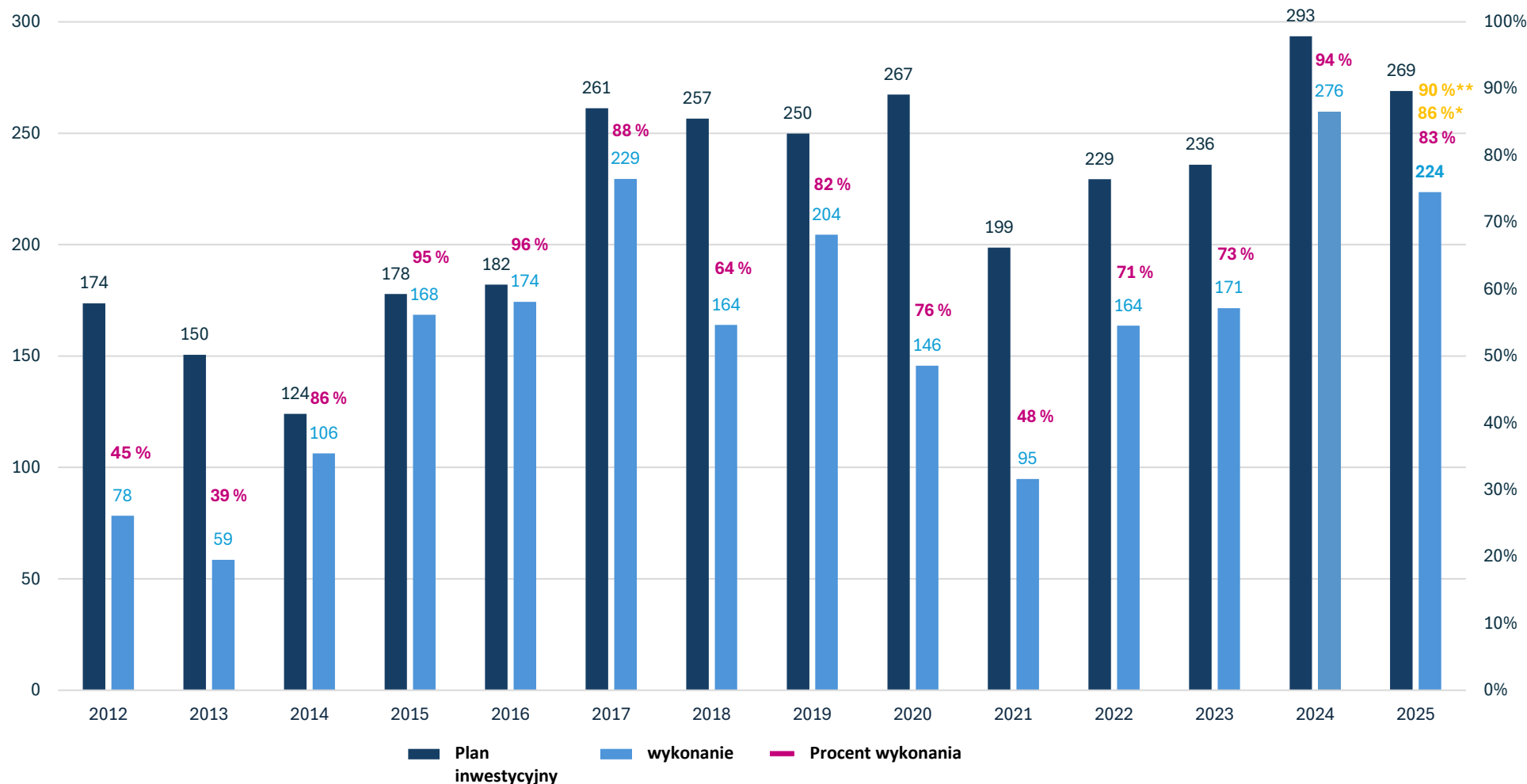


Śniadanie prasowe | Warszawa | 9.12.2025 r.

www.pansa.pl

Wysoki poziom realizacji planu inwestycyjnego

Plan inwestycyjny a wykonanie



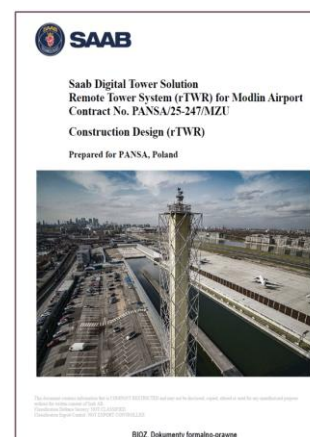
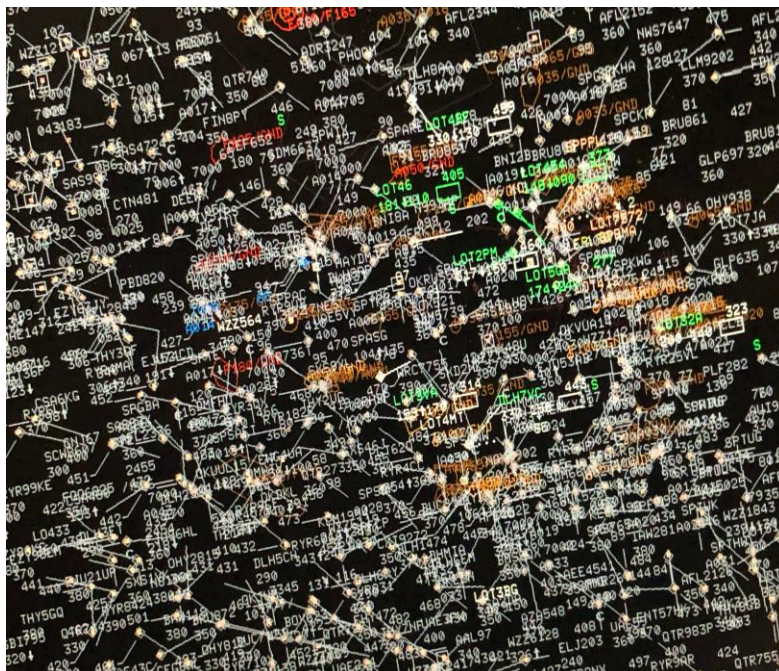
* Wykonanie planu inwestycyjnego na poziomie 83 % jest związane z niższymi kosztami kredytu inwestycyjnego. Po uwzględnieniu tego faktu, realizacja inwestycji wyniosłaby 86%.

** Realizacja radaru PSR MSSR Gdańsk została przesunięta na podstawie ugody zawartej z Wykonawcą przed Prokuraturą Generalną w dniu 8 lipca 2025 r. na koniec lutego 2026 r. W przypadku dokończenia budowy w 2025 r. poziom inwestycji sięgnąłby 90 %

Kwoty w mln PLN

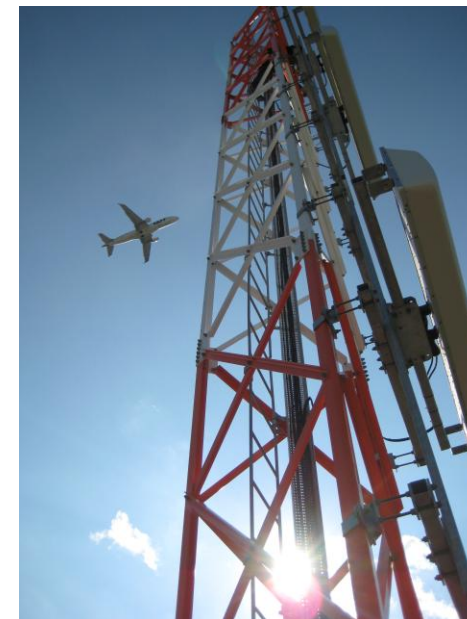
PANSA Główne projekty operacyjne

- **TWR Warszawa** – uruchomienie operacyjne zgodnie z planem I Q 2028 r.
- **Nowe Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym** – nowe postępowanie wszczęte 5 grudnia 2025 r., ogłoszone 9 grudnia br.
- **rTWR Modlin** – 10 lipca 2025 r. podpisanie umowy. 19 listopada 2025 r. akceptacja projektu budowlanego. Uruchomienie operacyjne w listopadzie lub grudniu 2027 r.
- **ZSW (Zintegrowany System Wieżowy)** – przetarg na system dla TWR Warszawa ogłoszony 17 października 2025 r. Termin otwarcia ofert został ustalony na 18 grudnia 2025 r. Pozostałe 14 TWR – trwa opracowanie koncepcji i przygotowanie Opisu Przedmiotu Zamówienia.



PANSA Główne projekty techniczne

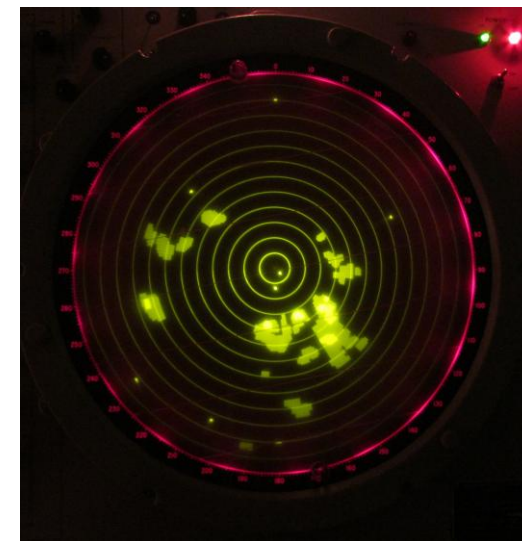
- **ILS DME Bydgoszcz** – najszybciej zrealizowana przez Agencję wymiana urządzenia z minimalnym wpływem na działalność operacyjną portu lotniczego
- **Radar MSSR Pułtusk** – inwestycja zakończona w listopadzie 2025
- **Radar Katowice** – inwestycja zakończona w grudniu 2025
- **DME Augustów** – inwestycja zakończona w październiku 2025
- **ILS DME Kraków** – wymiana urządzenia z minimalnym wpływem na działalność operacyjną portu lotniczego realizowany
- **Radar PSR MSSR Gdańsk** – zakończenie inwestycji w lutym 2026 i operacyjne uruchomienie w IQ 2026
- **OR DME Grudziądz** – operacyjne uruchomienie w IQ2026



Zapewnienie ciągłości działania CNS



- Zapewnienie ciągłości działań systemów CNS to jeden z najważniejszych obowiązków PAŻP. **Jest realizowany w systemie 24/7 przez 365 dni w roku** poprzez reagowanie na sytuacje awaryjne, działania profilaktyczne i skuteczne zarządzanie utrzymaniem infrastruktury





Służba Ruchu Lotniczego 2025

Rafał MARCZEWSKI,
Zastępca Prezes PAŻP ds. żeglugi powietrznej



Śniadanie prasowe | Warszawa | 9.12.2025 r.

www.pansa.pl

• LOTNISKO CHOPINA

Mniejsze minima separacji na drogach startowych – zwiększenie efektywności operacyjnej

Usprawnienia dla lotów śmigłowców LPR – mniejsze opóźnienia – od maja 2025 r.

Uruchomienie DCL – Digital Clearance – przesyłanie zezwolenia na lot drogą elektroniczną, zamiast tradycyjnej komunikacji głosowej.

Wdrożenie D-ATIS (do testów) – pozwala załogom na odczytanie warunków pogodowych i operacyjnych na lotnisku wprost z komputera Flight Management System zainstalowanego w samolocie.



• LOTNISKO GDAŃSK

Wdrożenie D-ATIS (do testów) – pozwala załogom na odczytanie warunków pogodowych i operacyjnych na lotnisku wprost z komputera Flight Management System zainstalowanego w samolocie.

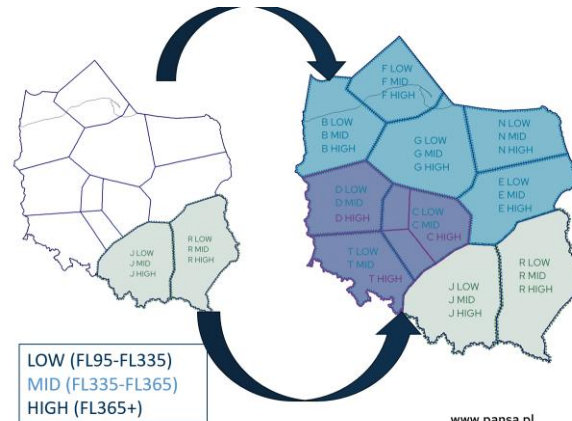
• LOTNISKO WROCŁAW

Uruchomienie DCL – Digital Clearance – przesyłanie zezwolenia na lot drogą elektroniczną, zamiast tradycyjnej komunikacji głosowej.

Uruchomienie służby kontroli ruchu naziemnego (GND).

• TRZECIA WARSTWA ACC (FL335-FL365)

Wdrożenie w FIR Warszawa nastąpiło w 2025 roku, warstwa jest używana w sektorach J i R (południowy wschód Polski), pozostałe sektory będą gotowe w pierwszej połowie 2026 r. i będą uruchamiane w miarę potrzeb



• LOTNISKO KRAKÓW

Uruchomienie DCL – Digital Clearance – przesyłanie zezwolenia na lot drogą elektroniczną, zamiast tradycyjnej komunikacji głosowej.

Wdrożenie pełnej procedury LVP – pozwala załogom na odczytanie warunków pogodowych i operacyjnych na lotnisku wprost z komputera Flight Management System zainstalowanego w samolocie.

Wdrożenie D-ATIS (do testów) – pozwala załogom na odczytanie warunków pogodowych i operacyjnych na lotnisku wprost z komputera Flight Management System zainstalowanego w samolocie.

Visual Departure – odloty z widocznością, pozwalają na znaczne usprawnienie odlotów wolnych statków powietrznych, mając znaczący wpływ na upłynnienie ruchu i zwiększenie liczby operacji na godzinę

• LOTNISKO KATOWICE

Uruchomienie stanowiska służby kontroli ruchu naziemnego (GND).

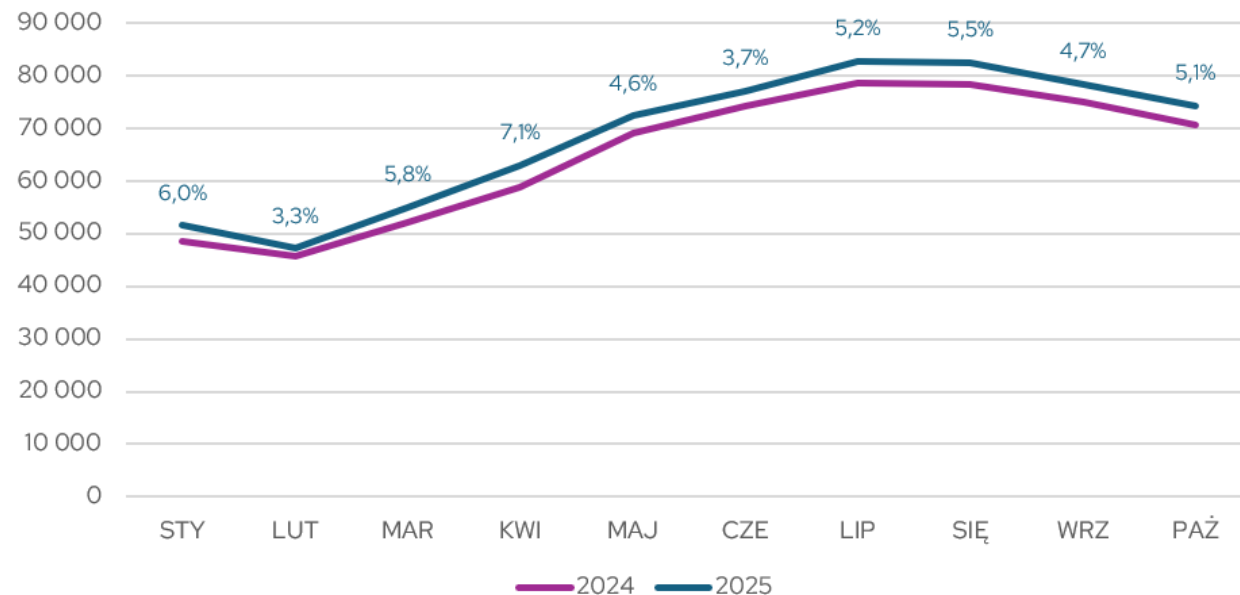
Uruchomienie DCL – Digital Clearance – przesyłanie zezwolenia na lot drogą elektroniczną, zamiast tradycyjnej komunikacji głosowej.

• LOTNISKO MODLIN

Uruchomienie DCL – Digital Clearance – przesyłanie zezwolenia na lot drogą elektroniczną, zamiast tradycyjnej komunikacji głosowej.

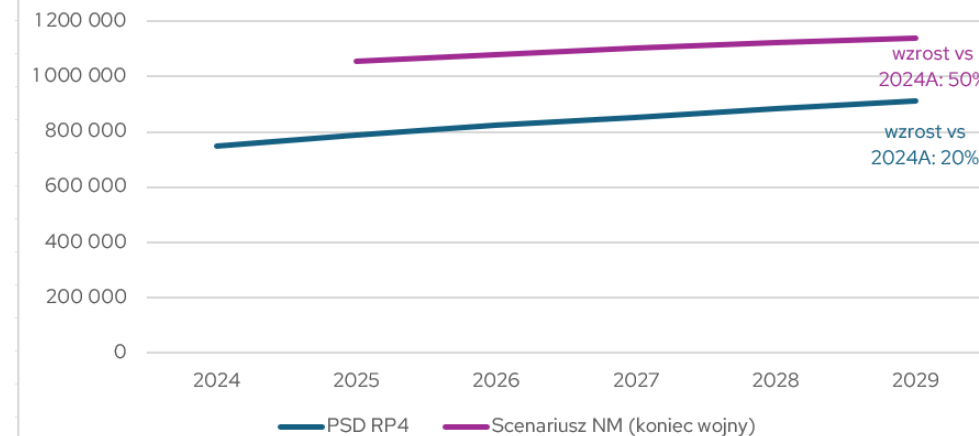
Uruchomienie służby kontroli ruchu naziemnego (GND).

Operacje IFR w polskiej przestrzeni powietrznej 2025 vs 2024



	2024	2025	2026	2027	2028	2029			2029 vs 2024A
PSD RP4	746 764	786 289	823 038	852 920	881 905	910 842			20,1%
STATFOR 10.2025	758 343	800 000	825 000	859 000	880 000	896 000	914 000	930 000	20,0%
Scenariusz NM (koniec wojny)		1 054 000	1 080 000	1 101 000	1 123 000	1 139 000			50,2%
scenariusz NM vs PSD RP4		34,0%	31,2%	29,1%	27,3%	25,0%			
	747	786	823	853	882	911			
	758	800	825	859	880	896	914	930	
		1054	1080	1101	1123	1139			

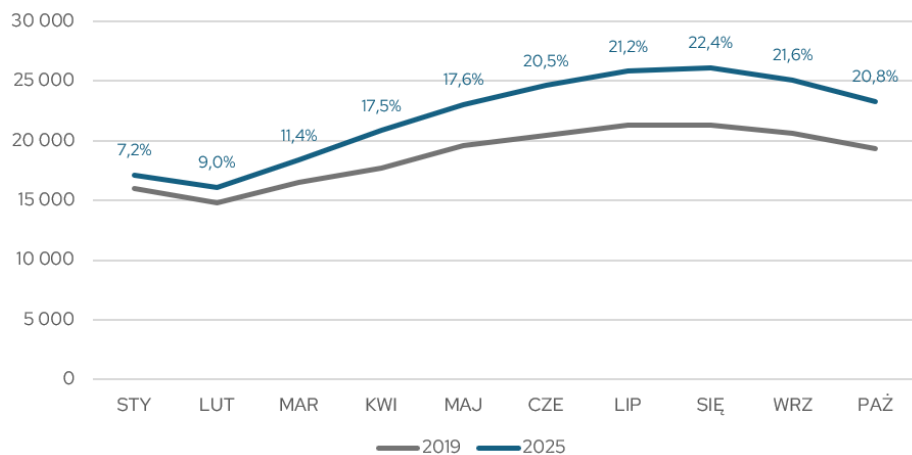
Prognoza liczby operacji IFR w polskiej przestrzeni powietrznej



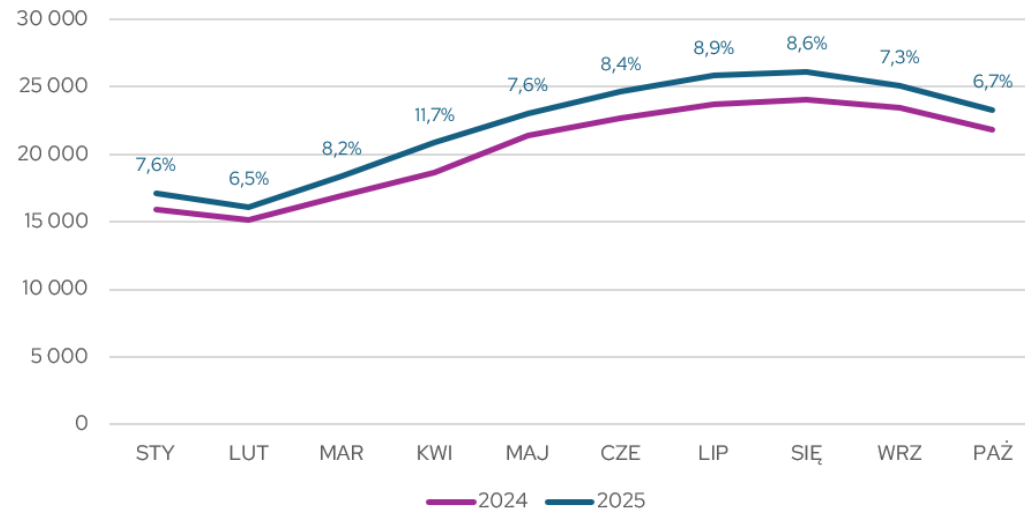
Doloty do lotnisk 2025 i prognozy



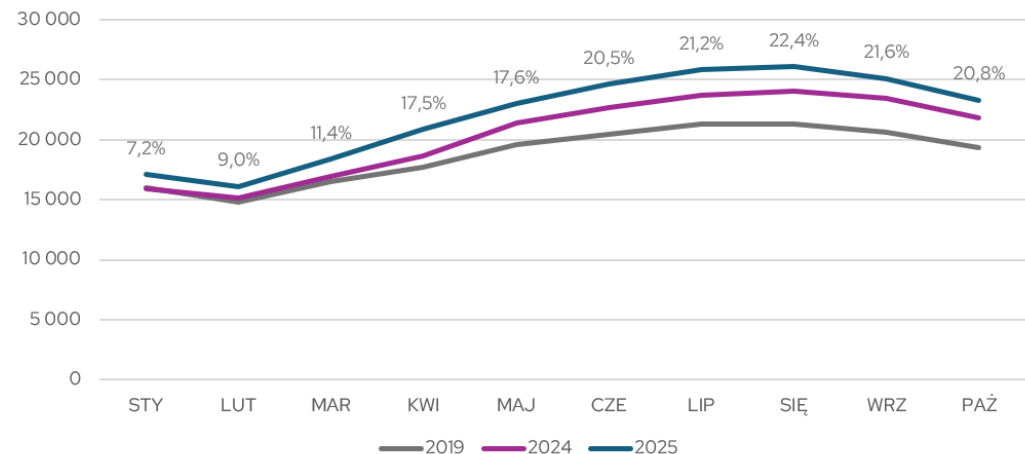
Doloty IFR do 15 lotnisk w Polsce 2025 vs 2019



Doloty IFR do 15 lotnisk w Polsce 2025 vs 2024



Doloty IFR do 15 lotnisk w Polsce 2025 vs 2024 vs 2019 i zmiana % 2025 vs 2019





Opóźnienia niższe od celu

Dane za okres styczeń – październik 2025 r.

Opóźnienia trasowe I-X 2025		
ANSP	Average en-route ATFM delay per flight	Annual target
DSNA	2,14	
ENAIRE	1,03	
HASP	1,02	
DFS	0,99	
HungaroControl	0,62	
Austro Control	0,46	
Croatia Control	0,44	
Skyguide	0,34	
Maastricht UAC	0,32	
NAV Portugal (Continental)	0,24	
PANSN	0,19	0,24
LVNL	0,15	
NAVIAIR	0,12	
Slovenia Control	0,12	
ANS CR	0,10	
LPS	0,10	
skeyes	0,09	
ENAV	0,09	
ROMATSA	0,07	
BULATSA	0,06	
Avinor	0,04	
MATS	0,03	
DCAC Cyprus	0,03	
LFV	0,03	
LGS	0,02	
EANS	0,01	
AirNav Ireland	0,01	
Fintraffic ANS	0,00	
Oro navigacija	0,00	
SES area (RP4)	1,83	0,90

Opóźnienia terminalowe I-X 2025		
State	Avg. ATFM arrival delay per arrival	Annual target
Greece	5,69	
Netherlands	4,60	
Switzerland	2,00	
Portugal	1,81	
Spain	1,00	
France	0,97	
Belgium	0,84	
Austria	0,67	
Denmark	0,54	
Germany	0,44	
Poland	0,41	0,06
Italy	0,32	
Czech Republic	0,26	
Ireland	0,23	
Romania	0,21	
Finland	0,19	
Malta	0,18	
Norway	0,14	
Luxembourg	0,08	
Hungary	0,03	
Sweden	0,01	
SES AIRPORTS (RP4)	0,99	

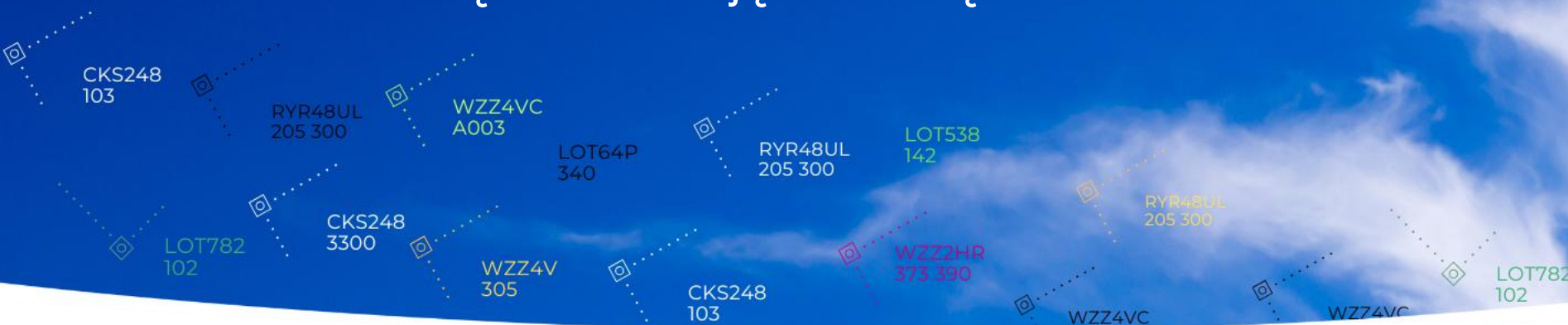
Kolumna	Wykonanie 2024	Cel <u>roczny</u> 2025 ⁽²⁾ / Pivot value <u>roczny</u> 2025 ⁽³⁾	Wykonanie 2025	Zmiana 2025/2024
Opóźnienia trasowe (min/lot), w tym:	0,25	0,24	0,19	-0,06
ATC ACC + APP, kody: C, M, P, R, S, T (min/lot)	0,15	0,22	0,09	-0,05
Opóźnienia terminalowe (min/przylot), w tym:	0,45	0,06	0,41	-0,05
ATC TWR, kody: C, M, P, R, S, T (min/przylot)	0,13	0,05	0,05	-0,08

Największy wpływ na opóźnienia terminalowe w 2025 r. miały ograniczenia przepustowości (remont infrastruktury lotniskowej) po stronie lotniska EPWA i EPWR, jak również warunki atmosferyczne na lotniskach EPWA i EPKK.



Zarządzanie polską przestrzenią powietrzną. Współpraca cywilno-wojskowa 2025

Michał STANIEWSKI, Biuro Zarządzania Przestrzenią
Powietrzną i Informacją Lotniczą



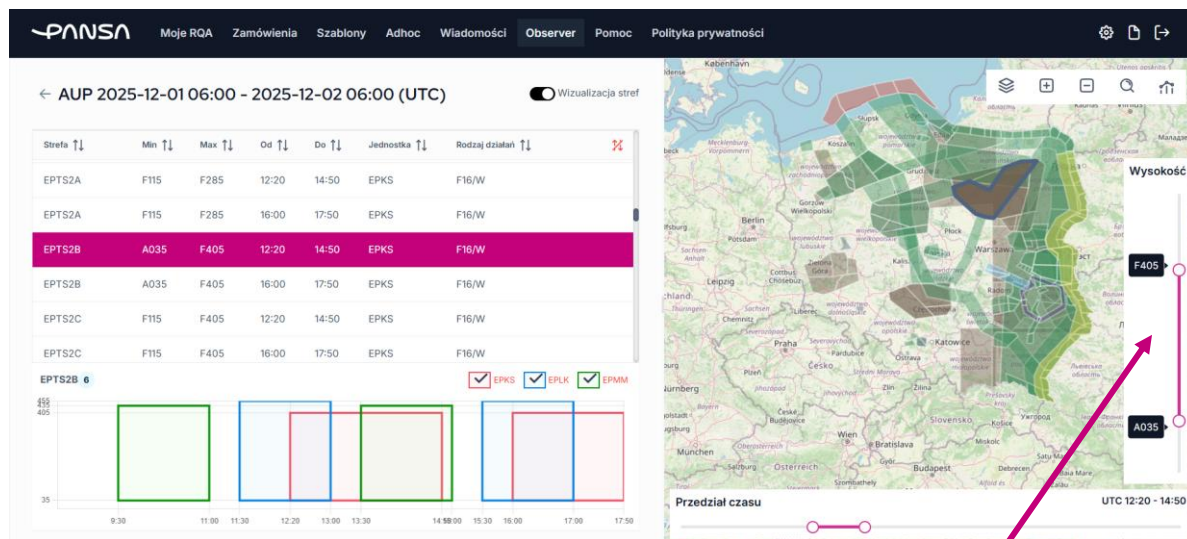
Śniadanie prasowe | Warszawa | 9.12.2025 r.

www.pansa.pl

PANSA Nowe narzędzia w systemie CAT

Wdrożenie nowych narzędzi w systemie wsparcia zarządzania przestrzenią powietrzną (CAT), rozwijanego przez PAŻP. Zmodernizowany portal umożliwiający zdalny proces negocjacyjny między lotniskami wojskowymi i służbami zarządzania przestrzenią powietrzną.

CAT: moduł Web Observer



Graficzna prezentacja zamówień

The screenshot displays the PANSA Web Observer interface showing a list of UUP/AUP entries. The table columns include 'UUP/AUP', 'Czas obowiązywania UUP/AUP', and 'Status'. The status column shows 'Aktywny' (Active) and 'Planowany' (Planned) entries. A pink arrow points from the 'Filtracja' label to the table.

UUP/AUP	Czas obowiązywania UUP/AUP	Status
UUP	2025-11-28 06:00 - 2025-11-29 06:00	Aktywny
AUP	2025-11-29 06:00 - 2025-11-30 06:00	Planowany
AUP	2025-11-30 06:00 - 2025-12-01 06:00	Planowany
AUP	2025-12-01 06:00 - 2025-12-02 06:00	Planowany
AUP	2025-12-02 06:00 - 2025-12-03 06:00	Planowany
AUP	2025-12-03 06:00 - 2025-12-04 06:00	Planowany
AUP	2025-12-04 06:00 - 2025-12-05 06:00	Planowany
AUP	2025-12-05 06:00 - 2025-12-06 06:00	Planowany
AUP	2025-12-06 06:00 - 2025-12-07 06:00	Planowany
AUP	2025-12-07 06:00 - 2025-12-08 06:00	Planowany
AUP	2025-12-08 06:00 - 2025-12-09 06:00	Planowany

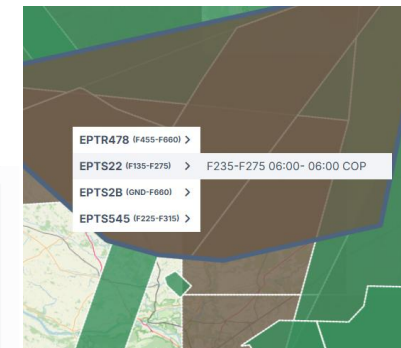
Podgląd roboczych AUP + 14 dni

Zamawianie restrykcji RAD przez FMP

The screenshot displays the PANSA Web Observer interface showing a table of RAD (Restricted Airspace) entries. The table columns include 'Zone', 'Start Time', 'End Time', 'Lower Altitude', 'Upper Altitude', and 'Activity Type'. The selected entry is EP4012, 2025-05-16 06:00, 2025-05-16 06:00, GND, UNL. A pink arrow points from the 'Filtracja' label to the table.

Zone	Start Time	End Time	Lower Altitude	Upper Altitude	Activity Type
EP4012	2025-05-16 06:00	2025-05-16 06:00	GND	UNL	
EP4011	2025-05-15 06:00	2025-05-16 06:00			

Poprawa czytelności danych



PANSA Dynamic Safety&Security (DSS)

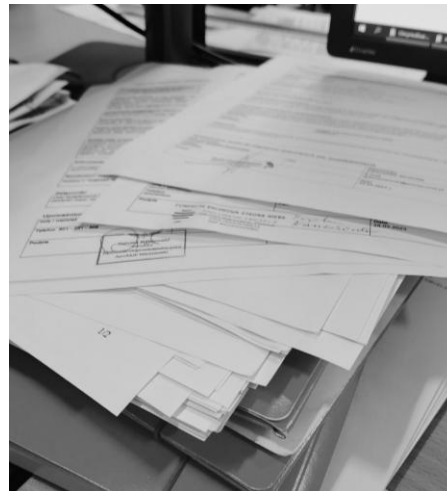
Operacyjne wykorzystanie nowego systemu - Dynamic Safety&Security (DSS), narzędzia webowego PAŻP dedykowanego dla uprawnionych instytucji państwowych (w tym wojska), automatyzujące proces zamawiania ad-hoc stref Restricted (R), niezbędnych dla obronności kraju i innych sytuacji kryzysowych.

Dynamic Safety&Security



Możliwość wprowadzania dynamicznych i natychmiastowych ograniczeń w dostępie do przestrzeni powietrznej w sposób cyfrowy oraz zarządzania nimi. Skierowany do służb porządku publicznego i innych podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo państwowe.

Tak było w 2020 r.



Tak jest w 2025 r.

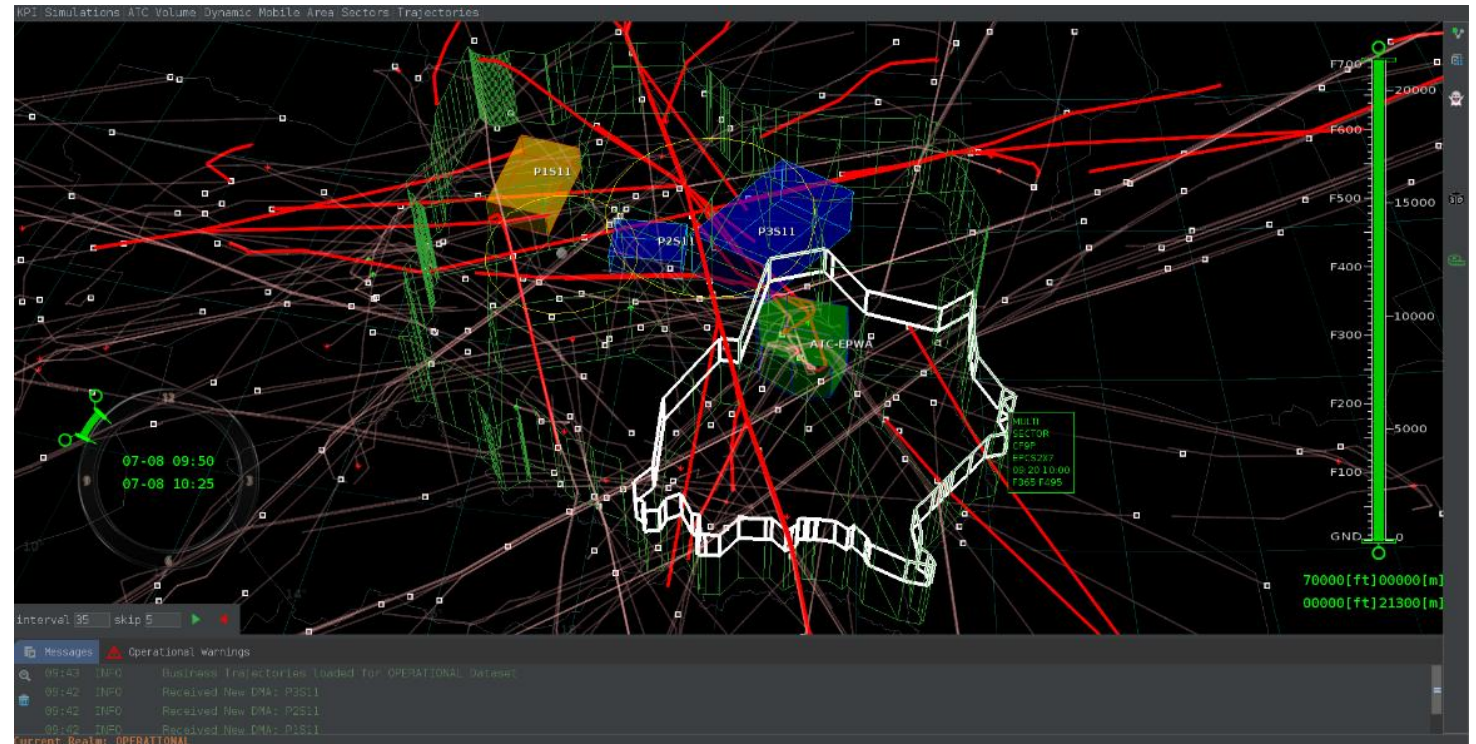
The screenshot shows the 'Wniosek o nową strefę' (Request for a new Restricted Area) form. The interface is modern and user-friendly, with a dark blue sidebar on the left containing navigation options: Start, Wnioski (with sub-items: Dodaj nowy, Zgłoszone, Robocze), Modyfikacje restrykcji (with sub-items: Zgłoszone), Restrykcje (with sub-items: Opublikowane, Zakończone), and Zarządzanie misjami (with sub-item: Planowane misje). The main content area displays the 'Podstawowe dane' (Basic data) section, which includes fields for 'Własna sygnatura' (Own signature), 'Cel wniosku' (Purpose of the request), and 'Tytuł' (Title). A checkbox option is available for 'Wprowadzam ograniczenia ze względu na potrzeby przeprowadzenia działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego, zapobieganie skutkom klęsk żywiołowych lub ich usuwanie, ratowanie życia lub zdrowia ludzkiego' (I am introducing restrictions due to the need to carry out actions aimed at ensuring the security of the state or public order, preventing the consequences of natural disasters or their removal, saving lives or human health). A 'Data rozpoczęcia' (Start date) field is also present. A yellow 'Przejdź dalej' (Go next) button is at the bottom. On the right, a map of Poland is shown with various cities labeled, indicating the geographical context of the request. The top of the interface features a progress bar with four steps: 1. Podstawowe dane, 2. Geometria strefy, 3. Wyłączenia, and 4. Podsumowanie. The user's name 'Thor Odinson' is visible in the top right corner.

PANSA Dynamic Mobile Areas

Prowadzenie działalności R&D w ramach europejskiego programu badawczo-rozwojowego SESAR 2020 we współpracy z innymi podmiotami krajowymi i zagranicznymi. Możliwość zarządzania w systemach ATM strefami nowego typu - tzw. Dynamic Mobile Areas. Strefy tworzone dynamicznie dla potrzeb realizacji złożonych misji wojskowych.

Dynamic Mobile Areas

Strefy tworzone dynamicznie w ramach złożonego procesu negocjacyjnego między stroną cywilną i wojskową przy użyciu zaawansowanych i zintegrowanych systemów.





Finanse 2025

Bartłomiej KOWALSKI, Dyrektor Biura Finansów i Księgowości

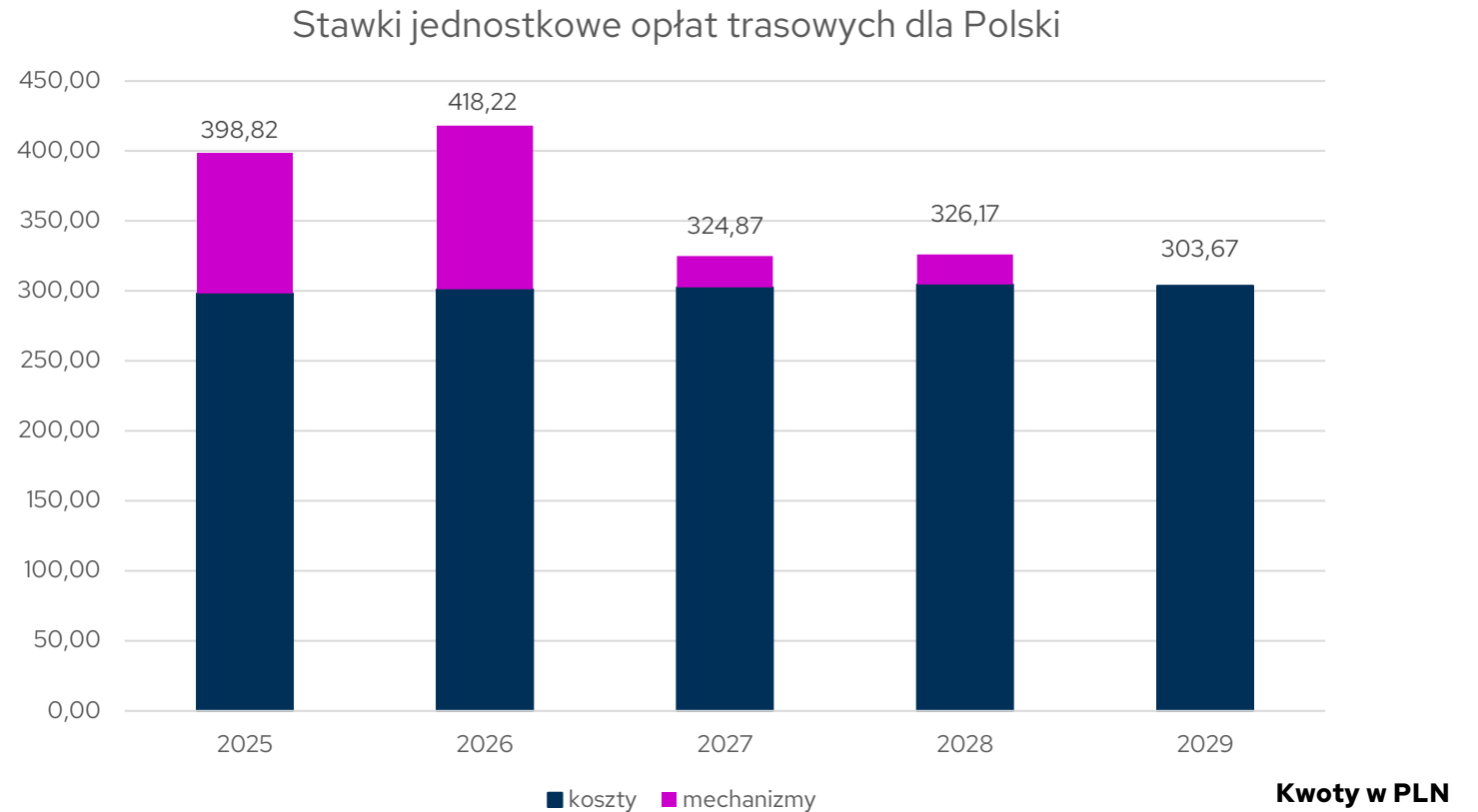


Śniadanie prasowe | Warszawa | 9.12.2025 r.

www.pansa.pl

Sytuacja finansowa Agencji

- Plan PSD RP4 zbudowany na założeniu powrotu ruchu po zakończeniu wojny w Ukrainie.
- Po otwarciu przestrzeni nad Ukrainą i zniesieniu sankcji, Agencja zwróci się o rewizję PSD RP4
 - ⇒ Istotnie niższe stawki dla przewoźników,
 - ⇒ Przepływy zgodne z uchwalonymi planami.



Stawki lat 2025 – 2028 zawierają rekompensatę utraconych przychodów z lat 2020 – 2024.

Od roku 2027 stawka będzie niższa o minimum 22%.

Po zakończeniu wojny – stawki spadną znacząco, zależnie od wzrostu ruchu.

Również możliwa rewizja PSD.

Podsumowanie 2025

- Konsekwentna **realizacja planów** operacyjnych i inwestycyjnych
- Realizacja Celów strategicznych do 2034 i modelowe **zarządzanie** procesami
- Silna **współpraca** cywilno-wojskowa
- Utrzymanie **ciągłości** działania
- Skuteczne **uzupełnianie** brakujących etatów KRL
- Istotny **wpływ** na kształtowanie przyszłości ATM w Europie



