



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.70.2024

Warszawa, 27 grudnia 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 6678 Posła na Sejm RP Pana Andrzeja Kosztowniaka w sprawie lotniska w Radomiu, przedstawiam następujące informacje.

Na wstępie należy zaznaczyć, iż według otrzymanych od Polskich Portów Lotniczych S.A. wyjaśnień, opisana w preambule interpelacji sytuacja z przekierowaniem samolotu linii Wizzair z Radomia do Katowic nie była spowodowana brakiem lub niesprawnością systemu ILS. Taki system jest zainstalowany na Lotnisku Warszawa-Radom i działał również w dniu wystąpienia opisywanej sytuacji. Decyzja o przekierowaniu rejsu wynikała z bardzo złych warunków atmosferycznych, znacznie poniżej tzw. minimum operacyjnych, w których działający system ILS kategorii I (a gdyby był – nawet kategorii II) nie mógłby zapewnić bezpiecznego lądowania.

Ad 1. W jaki sposób zorganizowana jest obecnie kwestia kontroli lotów cywilnych na Lotnisku Warszawa-Radom? W jakich godzinach (i w jakie dni) możliwe są do wykonywania operacje cywilne i w jakim zakresie kolidują z nimi ewentualnie operacje wojskowe? Jaki jest obecnie w związku z powyższym limit operacji cywilnych możliwych do wykonania na godzinę, na dzień i na tydzień na Lotnisku Warszawa-Radom?

Uprzejmie informuję, iż kwestia kontroli lotów cywilnych zorganizowana jest w następujący sposób: służby żeglugi powietrznej (ATS – Air Traffic Services) są zapewniane przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej (na podstawie wyznaczenia) lub stronę wojskową. Operacje lotnicze, zarówno Wojskowego Użytkownika Lotniska (WUL), jak i cywilne, są traktowane na równi, za wyjątkiem operacji priorytetowych, które wyszczególniono w Umowie Operacyjnej. Realizowany jest blokowy podział czasu aktywności przestrzeni powietrznej CTR/TMA – MCTR/MTMA, wraz z przypisanymi do niej służbami ATC – MIL ATC. Regulacje dotyczące zapewnienia służb ruchu lotniczego zostały doprecyzowane w stosownym porozumieniu operacyjnym pomiędzy WUL a PAŻP.

Zarządzanie aktywnością służb ruchu lotniczego oraz blokowym czasem dostępności służb cywilnych i wojskowych, odbywa się elastycznie, na podstawie zgłoszonego zapotrzebowania na obsługę lotów cywilnych i/lub wojskowych.

Jednocześnie, zgodnie z wykładnią Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, państwowe statki powietrzne mogą być obsługiwane zarówno przez cywilną, jak i wojskową służbę ruchu lotniczego, jednakże cywilne statki powietrzne mogą być obsługiwane wyłącznie przez cywilną służbę ruchu lotniczego (za wyjątkiem sytuacji awaryjnych). Oznacza to, że w czasie aktywności wojskowej przestrzeni nadlotniskowej (MIL CTR) z lotniska nie mogą korzystać cywilne statki powietrzne.

W czasie zorganizowanego szkolenia lotniczego prowadzonego przez lotnictwo wojskowe (głównie od wiosny do końca lata), w znacznej mierze aktywne są wojskowe służby ruchu lotniczego, co implikuje ograniczenie dostępności lotniska dla cywilnych statków powietrznych.

Należy również zaznaczyć, iż innym ograniczeniem przestrzeni powietrznej i cywilnych służb ruchu lotniczego jest fakt, że lotnisko EPRA nie jest obsługiwane przez radar kontroli ruchu lotniczego, w związku z czym realizowana jest tzw. kontrola proceduralna, dla której przepustowość przestrzeni kształtuje się na poziomie od 4 do 8 operacji lotniczych IFR na godzinę (w zależności od liczby kontrolerów lotu na zmianie oraz kierunków realizacji operacji lotniczych – mikst pomiędzy liczbą startów i lądowań).

Kolejne limity (dzienny, tygodniowy, miesięczny, roczny) są iloczynem czasu, przez jaki może być aktywna cywilna przestrzeń ruchu lotniczego w danym dniu, oraz bieżącej przepustowości i mikstu operacji.

Ad 2. Jakie systemy wspomaganie wykonywania operacji w trudnych warunkach i przy ograniczonej widoczności są obecnie dostępne na Lotnisku Warszawa-Radom? Czy planowane są, a jeśli tak, w jakim zakresie i w jakim terminie, inwestycje dotyczące instalacji systemów ILS na lotnisku w Radomiu? Czy lądowanie z użyciem systemu ILS możliwe jest - lub będzie - z obu kierunków podejścia, tj. 25 i 07, a jeśli nie, dlaczego, i do jakiej kategorii dla każdego z kierunków? Czy problemem w tym zakresie jest istnienie zakładu produkcji prochu w Pionkach na kierunku podejścia 25?

Lotnisko Warszawa-Radom wyposażone jest w system ILS/DME na kierunku podejścia 25 (przyłot od strony wschodniej), który umożliwia wykonywanie precyzyjnych podejść instrumentalnych w warunkach widzialności RVR nie mniejszej niż 550 metrów oraz przy podstawie chmur nie niższej niż 200 stóp (około 60 metrów). Do nieprecyzyjnych podejść instrumentalnych na obu kierunkach operacyjnych wykorzystywany jest dodatkowo system DVOR/DME, zlokalizowany poza terenem lotniska. Dostępne są również procedury podejść nieprecyzyjnych oparte na systemach satelitarnych GNSS dla obu kierunków drogi startowej.

Lotnictwo wojskowe korzysta z dwóch radiolatarni bezkierunkowych NDB (niecertyfikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego), w oparciu o które opublikowano procedury podejścia nieprecyzyjnego dla kierunku 25. Ponadto dla obu kierunków drogi startowej 07/25 funkcjonują procedury precyzyjnego podejścia radarowego PAR

(Precision Approach Radar – GCA-2000M), które również nie są certyfikowane przez ULC i nie znajdują zastosowania w lotnictwie cywilnym.

Skuteczność systemu ILS kategorii I na lotnisku Warszawa-Radom jest możliwa dzięki odpowiedniemu wyposażeniu infrastrukturalnemu, obejmującemu oświetlenie nawigacyjne, oznakowanie poziome i pionowe oraz czujniki meteorologiczne. Wszystkie niezbędne komponenty zapewniające prawidłowe funkcjonowanie podejścia według ILS kategorii I zostały wdrożone i są w pełni operacyjne na lotnisku EPRA.

Należy dodać, iż funkcjonowanie zakładu produkcji specjalnej w Pionkach stanowi istotne ograniczenie dla podniesienia kategorii podejścia ILS z kategorii I do kategorii II. Podejście kategorii II, które umożliwia lądowanie w trudniejszych warunkach atmosferycznych (przy podstawie chmur 100 stóp – około 30 metrów i widzialności RVR 300 metrów), nie może zostać wdrożone dla kierunku lądowania 25 z powodu przestrzeni zakazanej EPP1 Pionki. Zarządzający lotniskiem przewiduje, że w przyszłości, potencjalnie około 2030 roku, lotnisko zostanie wyposażone w odpowiednie systemy nawigacyjne oraz oświetlenie umożliwiające uruchomienie ILS kategorii II na kierunku podejścia 07.

Ad 3. Z jakimi przewoźnikami prowadzone były rozmowy w 2024 roku w zakresie operowania z radomskiego lotniska i jaki jest ich wynik? Jakie planowane są i możliwe do realizacji połączenia w sezonie letnim 2025 z Lotniska Warszawa Radom?

Uprzejmie informuję, iż rozwój siatki połączeń lotniczych jest procesem złożonym i wieloetapowym, który wymaga starannego planowania, precyzyjnych analiz oraz współpracy z wieloma podmiotami. Decyzje o uruchomieniu nowych tras podejmowane są przez przewoźników na podstawie szczegółowej oceny potencjału rynku, rentowności połączeń oraz dostępnej infrastruktury. Rozmowy z liniami lotniczymi i touroperatorami wymagają czasu na wypracowanie optymalnych warunków współpracy, w tym koordynację harmonogramów lotów, wsparcie marketingowe oraz zapewnienie niezbędnej obsługi naziemnej. Dodatkowym elementem jest konieczność zbudowania świadomości nowych tras wśród pasażerów, co wymaga kampanii promocyjnych i czasu na rozwój popytu. Równocześnie czynniki takie jak regulacje prawne, umowy bilateralne, ograniczenia środowiskowe czy sytuacja rynkowa również wpływają na tempo realizacji tych działań. PPL S.A. intensywnie pracuje nad pozyskaniem nowych połączeń dla Lotniska Warszawa-Radom, prowadząc zaawansowane rozmowy z partnerami, rozwijając infrastrukturę i podejmując działania promocyjne, jednak ze względu na złożoność procesu, efekty widoczne są stopniowo, co jest naturalną cechą rozwoju siatki połączeń.

W 2024 roku przedstawiciele Polskich Portów Lotniczych uczestniczyli w wielu spotkaniach branżowych w celu promocji Lotniska Warszawa-Radom. Z ważniejszych należy wymienić udział w 7 targach branżowych w 5 krajach, podczas których odbyły się 152 spotkania z potencjalnymi partnerami. Dodatkowo prowadzone są rozmowy

na platformie MS Teams oraz aktywne działania promocyjne z wykorzystaniem elektronicznych kanałów komunikacji.

Prowadzone są rozmowy z liniami lotniczymi oraz touroperatorami, którzy planują uruchomienie połączeń z Lotniska Warszawa-Radom. Wśród najważniejszych partnerów znajdują się przewoźnicy, którzy obecnie wykonują operacje z tego portu lotniczego (PLL LOT i Wizzair) oraz przewoźnicy, którzy będą realizować połączenia czarterowe dla biur podróży działających na polskim rynku. Prowadzone rozmowy koncentrują się głównie na rozwijaniu połączeń czarterowych do popularnych destynacji wakacyjnych, takich jak między innymi Egipt, Turcja i Cypr. Z uwagi na tajemnicę handlową i dobro prowadzonych negocjacji, nie można na obecnym etapie podać nazw podmiotów, z którymi prowadzone są te działania.

Ad 4. Czy prowadzone były jakiegokolwiek rozmowy z władzami samorządowymi szczebla wojewódzkiego w zakresie wsparcia funkcjonowania i rozwoju radomskiego lotniska, które leży na terenie województwa mazowieckiego (tak jak to ma miejsce w przypadku pozostałych lotnisk regionalnych w Polsce)? Proszę o podanie szczegółów takich rozmów i ewentualnych ustaleń.

Obecnie wysiłki PPL S.A. koncentrują się na ścisłej współpracy z Gminą Miasta Radomia, z którą podpisana została umowa o współpracy. Dokument obejmuje wspólne pozyskiwanie środków finansowych, rozwój oferty lotniska oraz tworzenie korzystnych warunków dla działalności gospodarczej.

Jednocześnie Polskie Porty Lotnicze pozostają otwarte na dialog z władzami województwa mazowieckiego, świętokrzyskiego oraz lubelskiego, licząc na ich zaangażowanie i wsparcie, które – podobnie jak w przypadku innych lotnisk regionalnych w Polsce – może znacząco przyczynić się do dynamicznego rozwoju połączeń lotniczych i promocji regionu. Wspomniana wyżej umowa z Gminą Miasta Radomia stanowi ważny krok w rozwoju Lotniska Warszawa-Radom i opiera się na ścisłej współpracy mającej na celu wzmocnienie potencjału portu lotniczego. W ramach porozumienia obie strony zobowiązały się do:

1. **Wspólnego opracowywania i wdrażania koncepcji rozwoju lotniska**, w tym działań wspierających organizację i animowanie operacji lotniczych.
2. **Wykorzystania potencjału miasta Radomia** w celu promocji lotniska oraz tworzenia atrakcyjnej oferty dla pasażerów.
3. **Rozwoju miejskich produktów i usług**, w tym turystycznych, które będą uzupełnieniem oferty lotniska.
4. **Tworzenia przyjaznych warunków dla działalności gospodarczej**, aby wspierać partnerów biznesowych i operatorów lotniczych.
5. **Pozyskiwania dodatkowych środków finansowych** na rozwój infrastruktury oraz działalność lotniska.

Celem tej współpracy jest zintegrowane wsparcie rozwoju Lotniska Warszawa-Radom, które ma stać się kluczowym portem dla regionu, zapewniając atrakcyjną ofertę lotów i przyczyniając się do wzrostu gospodarczego miasta i okolic.

Ad 5. W 2022 roku zawarto porozumienie pomiędzy PPL a ówczesną spółką LOT Crew należącą do Polskich Linii Lotniczych LOT, prowadzącej szkołę pilotażu „LOT Flight Academy” (obecnie funkcjonującego jako Polska Akademia Lotnicza w strukturach Polskiej Grupy Lotniczej) dotyczące szkolenia pilotów cywilnych na radomskim lotnisku. Proszę w związku z tym o informację, w jakim zakresie porozumienie to jest realizowane, czy na radomskim lotnisku szkolą się przyszli piloci LOT, a jeśli nie, to dlaczego? Jakie warunki byłyby konieczne do spełnienia, by szkolenia takie się odbywały?

Porozumienie zawarte w 2022 roku pomiędzy Polskimi Portami Lotniczymi a ówczesną spółką LOT Crew (obecnie funkcjonującą jako Polska Akademia Lotnicza) miało na celu wykorzystanie potencjału Lotniska Warszawa-Radom do szkolenia przyszłych pilotów cywilnych, w tym pilotów Polskich Linii Lotniczych LOT. Na chwilę obecną szkolenia w pełnym zakresie nie odbywają się na Lotnisku Warszawa-Radom. Oczekiwania zgłoszone przez PAL zostały poddane analizie w PPL oraz wycenione. Przewidywane koszty dostosowania infrastruktury okazały się w tamtym momencie zbyt wysokie, co spowodowało zawieszenie rozmów dotyczących utworzenia na lotnisku bazy szkoleniowej dla tego podmiotu. Lotnisko pozostaje otwarte na dalsze działania w tej kwestii i jest gotowe do współpracy z partnerami w celu wdrażania programów szkoleniowych.

Ad 6. W związku z planowaną modernizacją infrastruktury na lotniskach Rzeszów Jasionka i Kraków Balice i ograniczeniami przepustowości w 2025 i 2026, czy prowadzone są lub były jakieś działania w zakresie przeniesienia części operacji lotniczych z Rzeszowa i/lub Krakowa do Radomia w czasie realizacji tych prac, a jeśli tak, których? Czy lotnisko w Radomiu gotowe jest do przyjęcia tych operacji, czy też konieczne byłyby w tym zakresie jakieś działania np. w zakresie uzupełnienia sprzętu, załogi lub kwestii infrastrukturalnych (magazyny)?

Uprzejmie informuję, iż Polskie Porty Lotnicze zadeklarowały chęć współpracy w zakresie przeniesienia części operacji lotniczych na Lotnisko Warszawa-Radom, które dysponuje nowoczesną infrastrukturą oraz potencjałem umożliwiającym przejęcie części ruchu lotniczego z lotnisk objętych modernizacją, takich jak Rzeszów-Jasionka czy Kraków-Balice. W trakcie spotkań i rozmów zgłaszana jest gotowość do współpracy z przewoźnikami i partnerami branżowymi.

PPL oferuje także elastyczność operacyjną, sprawną obsługę pasażerów oraz możliwość rozwinięcia działalności cargo. Podejmowane są również działania ukierunkowane na dalszą rozbudowę infrastruktury oraz wsparcie logistyczne, aby sprostać rosnącym potrzebom rynku lotniczego i zachęcić partnerów do wykorzystania lotniska EPRA.

Planowane w 2025 roku zakończenie budowy przystanku kolejowego Radom-Wschód znacząco poprawi komunikację radomskiego lotniska z Krakowem, Rzeszowem, Lublinem i Warszawą, na co bardzo mocno zwracają uwagę linie lotnicze, z którymi prowadzone są negocjacje.

W związku z potencjalnym przeniesieniem ruchu z lotnisk Rzeszów-Jasionka i Kraków-Balice:

1. Prowadzone są analizy zwiększenia przepustowości operacyjnej oraz dostosowania infrastruktury do obsługi dodatkowego ruchu pasażerskiego i cargo.
2. Trwają rozmowy z partnerami technologicznymi i operatorami logistycznymi w zakresie infrastruktury cargo oraz optymalizacji procesów logistycznych.
3. Nawiązano współpracę z przewoźnikami, touroperatorami i partnerami branżowymi, aby zapewnić elastyczność w obsłudze lotów w trakcie modernizacji innych portów lotniczych.
4. Zadeklarowano gotowość wsparcia w realizacji wydarzeń, takich jak:
 - o Obchody 80. rocznicy wyzwolenia obozu koncentracyjnego Auschwitz-Birkenau,
 - o Obsługa ruchu lotniczego związanego z przewodnictwem Polski w Radzie Unii Europejskiej.

Działania te nie wymagają dodatkowych nakładów inwestycyjnych ani zwiększenia zasobów kadrowych.

Ad 7. Jakie ewentualnie inne ograniczenia i uwarunkowania rozwoju radomskiego lotniska są identyfikowane przez zarządzającego lotniskiem i nadzorujące infrastrukturę lotniczą Ministerstwo Infrastruktury oraz są przedmiotem analiz (np. rozwój funkcji cargo, obsługa techniczna samolotów, obsługa samolotów General Aviation, szkolenie pilotów, ulokowanie bazy wojskowej itp.)? Proszę o informację, jakie działania, analizy bądź rozmowy prowadzone są w powyższych tematach.

Lotnisko Warszawa-Radom konsekwentnie podejmuje działania mające na celu identyfikację dodatkowego potencjału oraz eliminację ograniczeń, które wpływają na dalszy rozwój portu. Analizowane są kluczowe obszary potencjalnego wzrostu, takie jak m.in. rozwój funkcji cargo, obsługi technicznej samolotów czy operacji General Aviation.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.