



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.55.2025

Warszawa, 19 listopada 2025

Pan

**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 13113 Posła na Sejm RP Pana Jerzego Polaczka oraz grupy Posłów w sprawie rzetelności analiz i racjonalności decyzji menadżerskich dotyczących modernizacji Lotniska im. F. Chopina w Warszawie oraz gospodarowania środkami publicznymi przez Polskie Porty Lotnicze S.A, przedstawiam następujące informacje.

1. Na decyzję dotyczącą pilnej potrzeby modernizacji Lotniska Chopina w Warszawie wpływ miały m.in.:
  - Urealnienie harmonogramu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego („CPK”), co skutkowało przesunięciem daty uruchomienia lotniska centralnego na 2032 rok. Zgodnie z założeniami wynikającymi z uchwały Rady Ministrów nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 r. podstawowy proces inwestycyjny związany z realizacją budowy CPK miał zakończyć się do 2027 r. Uchwała Rady Ministrów nr 166 z dnia 31 grudnia 2024 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024-2030” zaktualizowała termin operacyjnego uruchomienia nowego lotniska centralnego na 2032 rok.
  - Plany rozwojowe przewoźników lotniczych, w szczególności Polskich Linii Lotniczych LOT, związane przede wszystkim z wymianą operującej floty.
  - Prognozowany wzrost ruchu lotniczego generujący dla Lotniska Chopina w Warszawie zwiększające się obciążenie w zakresie obsługi operacji lotniczych, stawiając przed PPL S.A. jako zarządzającym lotniskiem dodatkowe wymagania w zakresie wynikającym z obowiązków określonych w art. 68 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. W myśl przywołanego przepisu, do obowiązków zarządzającego lotniskiem należy, w szczególności, prowadzenie eksploatacji lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników lotniska. Właściwe wykonywanie powyższych obowiązków na lotnisku użytku publicznego wymaga zapewnienia odpowiedniej infrastruktury.

Jednocześnie informuję, iż podstawy analityczne ww. decyzji stanowiły m.in.:

- Prognoza IATA 2024-2026 dla portów lotniczych w województwie mazowieckim opracowana na potrzeby Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o.,
- Prognoza popytowa na lata 2024-2035 przygotowana przez PPL S.A.,

- Rejestr operacji lotniczych z lat 2017-2024 i trendy rozwoju ruchu lotniczego dla Lotniska im. F. Chopina w Warszawie.
2. Spółka PPL S.A oparła decyzję o modernizacji Lotniska Chopina w Warszawie na uprzednio sporządzonych analizach rynkowych, przepustowościowych i konkurencyjnych, w tym na podstawie:
- Prognozy IATA 2024-2026 dla portów lotniczych w województwie mazowieckim opracowanej na potrzeby Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o.,
  - Prognozy popytowej na lata 2024-2035 przygotowanej przez PPL S.A.,
  - Rejestru operacji lotniczych z lat 2017-2024 i trendów rozwoju ruchu lotniczego dla Lotniska Chopina w Warszawie,
  - Opracowania pn. „Kompleksowa analiza przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie wraz z Planem Rozwoju oraz harmonogramem realizacji inwestycji infrastrukturalnych” przygotowanego przez Arup Polska Sp. z o.o. Celem analizy sporządzonej przez Arup Polska Sp. z o.o. było określenie zakresu programu modernizacji Lotniska Chopina w Warszawie, celem umożliwienia obsługi 30 mln pasażerów od sezonu letniego 2029 roku. Ww. analiza została opracowana w 3 etapach:
    - etap I: Kompleksowa analiza przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie wraz z Planem rozwoju, który został zrealizowany w terminie do 1 października 2024 r.,
    - etap II: Plan rozwoju infrastruktury, który zrealizowany został w terminie do 10 grudnia 2024 r.,
    - etap III: Plan wdrożenia, który zrealizowany został w terminie do 31 stycznia 2025 r.
- Treść analiz i raportów nie była weryfikowana lub opiniowana przez Ministerstwo Infrastruktury, była przedstawiana i dyskutowana z przedstawicielami CPK Sp. z o.o. jako podmiotem sprawującym nadzór właścicielski na spółką PPL S.A.
3. Celem przygotowania opracowania pn. "Kompleksowa analiza przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie" oraz celem uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięć inwestycyjnych wynikających z kompleksowej analizy przepustowości, w latach 2024 – 2025 PPL S.A. poniósł koszty na poziomie 1.812.566 zł (netto).
4. Poniżej przedstawiam tabelę ww. wydatków w latach 2024-2025:

| Przedmiot realizacji   | Lata:          |         |         |
|--|----------------|---------|---------|
|  | 2024-2025      | 2024    | 2025    |
| 1. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięć inwestycyjnych wynikających z kompleksowej analizy przepustowości oraz uzyskanie | <b>512 566</b> | 137 366 | 375 200 |

|  |                  |         |           |
|--|------------------|---------|-----------|
| pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzenie wód deszczowych i roztopowych.   |                  |         |           |
| 2. Aktualizacja opracowania pn. „Kompleksowa analiza przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie oraz harmonogram realizacji inwestycji infrastrukturalnych” | <b>1 300 000</b> | 500 000 | 800 000   |
| łącznie wydatki 2024-2025  | <b>1 812 566</b> | 580 000 | 1 175 200 |

5. Informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie współfinansowało przedmiotowych wydatków.
6. Należy wskazać, iż wszystkie etapy prac nad „Kompleksową analizą przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie wraz z Planem Rozwoju oraz harmonogramem realizacji inwestycji infrastrukturalnych” opiniowane były przez merytorycznych pracowników PPL S.A. Analiza nie podlegała formalnej weryfikacji, opiniowaniu i zatwierdzeniu przez Ministra Infrastruktury ani inne organy administracji publicznej lub podmioty eksperckie działające na ich zlecenie. Prognozy, na których oparto się w analizach, opracowane zostały przez Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych - IATA.
7. Informuję, iż obecnie maksymalna przepustowość dróg startowych Lotniska Chopina w Warszawie w godzinach szczytowych wynosi 48 operacji lotniczych na godzinę.
8. Informuję, że przepustowość w godzinach szczytowych przy przylotach wynosi 3400 pasażerów na godzinę, a przy odlotach 3400 pasażerów na godzinę.
9. Informuję, iż zakończenie kluczowych prac budowlanych na Lotnisku Chopina w Warszawie planowane jest przed sezonem letnim 2029. Kluczowe elementy ww. inwestycji to modernizacja Terminala i układu drogowego po południowej stronie Lotniska, a także rozbudowa płyt postojowych dla statków powietrznych.
10. Należy wskazać, iż Spółka PPL zakłada osiągnięcie następujących parametrów przepustowości:
  - drogi startowe - 52 operacje lotnicze w godzinach szczytowych,
  - Terminal pasażerski - w godzinach szczytowych: przyloty ok. 5 600 pasażerów na godzinę, odloty ok. 5400 pasażerów na godzinę.
11. Uprzejmie wyjaśniam, że analiza przepustowości została opracowana w konsultacji z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Maksymalna przepustowość godzinowa, zgodnie z założeniami, będzie osiągalna zgodnie z odpowiedzią jak w pkt 10 powyżej.

12. Należy wskazać, iż Zarząd PPL S.A. podejmuje szereg działań oraz czynności w zakresie stałej optymalizacji kosztów zarządzania Lotniskiem Warszawa - Radom oraz Lotniskiem Zielona Góra - Babimost. Decyzją Zarządu powołany został Zespół roboczy ds. optymalizacji kosztów Lotniska Warszawa – Radom, który zweryfikował dotychczas podejmowane działania, a także wydał kilkanaście nowych rekomendacji dot. m.in. optymalizacji kosztów osobowych, które są obecnie realizowane w różnym stopniu zaawansowania.

Ponadto Zarząd PPL S.A. podjął działania mające na celu dostosowanie poziomu zatrudnienia na Lotnisku Warszawa – Radom do aktualnych potrzeb operacyjnych. Zakładany poziom zatrudnienia będzie osiąganym w sposób naturalny, m.in. poprzez nieobsadzanie nowych etatów, przepływ pracowników z Lotniska Warszawa – Radom w ramach rekrutacji wewnętrznych oraz odejścia pracowników korzystających z uprawnień emerytalnych. Jednocześnie pragnę zapewnić, iż wszelkie kwestie związane ze sprawami pracowniczymi realizowane są w dialogu ze stroną społeczną, z pełnym poszanowaniem obowiązujących przepisów prawa.

Co więcej, w latach 2024-2025 delegowano pracowników Służby Ochrony Lotniska oraz Lotniskowej Służby Ratowniczo Gaśniczej Lotniska Warszawa - Radom do czasowej pracy na Lotnisku Chopina w Warszawie. Zoptymalizowano strukturę zatrudnienia poprzez wstrzymywanie naboru nowych pracowników, o ile nie było to absolutnie konieczne. Podjęto czynności prowadzące do obsługi siłami własnymi systemu BHS/ SCADA i wózków bagażowych poprzez nieodnowienia umowy z firmą zewnętrzną. Prowadzono stałe działania związane z oszczędnością energii elektrycznej, m.in. poprzez dynamiczne zarządzanie oświetleniem i zużyciem ciepła, podejmowano próby renegotjacji zapisów umów zewnętrznych co do ich zakresu i wynagrodzenia, prowadzono prace nad zawarciem porozumienia do Umowy Operacyjnej w zakresie partycypacji strony wojskowej w kosztach związanych z ochroną środowiska, udostępniano obiekty lotniska na potrzeby działań komercyjnych – przychodowych dla PPL S.A., występowano z wnioskami o wpisanie Lotniska Warszawa – Radom do sieci TEN-T, m.in. aby otworzyć drogę do źródeł finansowania infrastruktury dual – use, wykonywano drobne naprawy oraz prace usprawniające działanie lotniska siłami własnymi. Na każdym etapie opracowywania Planu budżetowego na kolejny rok budżetowy prowadzone są wielostopniowe analizy zasadności składników kosztotwórczych.

Natomiast w zakresie Lotniska Zielona Góra-Babimost, Zarząd PPL S.A., podejmował m.in. czynności w celu stałej optymalizacji kosztów w zarządzaniu Lotniskiem, poprzez w szczególności:

- zmianę struktury ukierunkowanej na model funkcjonalny – liniowy, tworząc jasną i czytelną podległość służbową. Jednocześnie spłaszczenie struktury polegało na likwidacji Zespołów i włączenie bezpośrednio struktury działów z wydzieleniem funkcji poprzez zakresy obowiązków zgodnie z realnymi zadaniami, określonymi wg faktycznych potrzeb. Pozwoliło to na zmniejszenie kosztów osobowych jednostki;

- wypracowanie modelu wielozadaniowości w ramach posiadanych zasobów ludzkich, a w szczególności pełne wykorzystanie czasu pracy, w ramach jej utylizacji;
- okresowe zatrudnienie pracowników w ramach wsparcia czynności ochrony w sezonie wysokim od czerwca do października;
- wykonywanie czynności handlingowych w ramach sił własnych;
- wykonywanie remontów i napraw infrastruktury lotniskowej, w tym sztucznych nawierzchni, oświetlenie nawigacyjnego, pojazdów i maszyn przy wykorzystaniu dostępnych zasobów jednostki;
- zarządzanie proaktywne w kierunku optymalizacji kosztów zarządzania w ramach współdziałania z Lotniskiem Zielona Góra – Babimost Sp. z o. o. oraz Urzędem Marszałkowskim Województwa Lubuskiego;
- zagospodarowanie terenu pod działalność handlową w ramach sił i środków własnych;
- współdziałanie PPL S.A. z 31 Bazą Lotnictwa Taktycznego w Poznaniu w kontekście działań zmierzających do odtworzenia lotniska wojskowego na terenie lotniska Zielona Góra – Babimost zgodnie z zawartym porozumieniem w sprawie zagospodarowania nieruchomości byłego lotniska wojskowego Zielona Góra-Babimost, celem odtworzenia lotniska wojskowego, przy zachowaniu cywilnej funkcji lotniska.

13. W sprawie planowanego administracyjnego podziału ruchu lotniczego („APR”) na Lotnisku Chopina w Warszawie uprzejmie wyjaśniam, że w dniu 7 sierpnia 2025 r. PPL S.A. przekazał do Ministerstwa Infrastruktury pismo wskazujące na istnienie przesłanek do wznowienia przez Ministra Infrastruktury procesu zmierzającego do wydania decyzji administracyjnej w przedmiocie podziału ruchu lotniczego pomiędzy Lotnisko Chopina i Lotnisko Warszawa - Radom. W uzasadnieniu do wniosku o administracyjny podział ruchu lotniczego dla Lotniska Chopina (WAW) w Warszawie oraz Lotniska Warszawa – Radom (RDO), PPL S.A. zaproponował przyjęcie kryteriów, które – zgodnie z przeprowadzoną symulacją opartą na danych ruchowych z czerwca 2025 r. – skutkowałyby przeniesieniem z Lotniska Chopina operacji generujących ruch pasażerski o łącznym wolumenie około 2,4 mln pasażerów rocznie. Zgodnie z propozycją PPL S.A., wdrożenie APR nie będzie miało wpływu na zasadność modernizacji portu ani na efektywność ekonomiczną inwestycji, ponieważ rekomenduje się wprowadzenie podziału ruchu dopiero po zakończeniu realizacji planowanych inwestycji, w sytuacji gdy popyt na przewozy lotnicze znacząco przekroczy możliwości operacyjne lotniska.

14. Jednocześnie informuję, iż nie są prowadzone ani planowane żadne analizy dotyczące skrócenia bądź likwidacji tzw. „core night” (nocnej przerwy operacyjnej) na Lotnisku Chopina w Warszawie. Utrzymanie obowiązujących godzin nocnych pozostaje priorytetem, wynikającym z troski o komfort i jakość życia mieszkańców okolicznych dzielnic i gmin ościennych. Ponadto nie zostały opracowane ani nie są planowane żadne analizy dotyczące potencjalnych skutków hałasowych ewentualnej zmiany zasad funkcjonowania „core night”. Wobec braku takich planów nie zlecano żadnych opracowań, a więc nie poniesiono również kosztów z tym związanych. Utrzymanie

obecnego reżimu nocnego jest w pełni uzasadnione i zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz odpowiedzialnego sąsiedztwa.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Maciej Lasek  
Sekretarz Stanu