



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.63.2025
Warszawa, 30 grudnia 2025

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 13050 Pośta na Sejm RP Pana Marka Suskiego w sprawie rozwoju Lotniska Warszawa – Radom, przekazuję poniższe informacje.

Odnosząc się do pytań dotyczących nowych połączeń pasażerskich informuję, iż Zarządzający Lotniskiem Warszawa-Radom (Polskie Porty Lotnicze S.A.) kontynuuje intensywne działania prospekcyjne oraz rozmowy z przewoźnikami w kierunku uruchomienia nowych połączeń regularnych. Na dzień udzielania odpowiedzi żadna linia lotnicza nie podjęła jednak jeszcze wiążącej decyzji o ogłoszeniu nowych tras ponad obecnie funkcjonujące – decyzje te pozostają wyłączną kompetencją przewoźników, którzy każdorazowo analizują biznesową opłacalność przedsięwzięcia w tym m.in. potencjał rynkowy, dostępność floty, sezonowość oraz poziom ryzyka operacyjnego.

W toku dotychczasowych rozmów i analiz po stronie połączeń rozkładowych najczęściej pojawiają się kierunki skandynawskie (Kopenhaga, Sztokholm, Oslo), wybrane trasy do Wielkiej Brytanii (Londyn, Manchester), a także propozycje połączeń typu city-break do Włoch (Rzym, Mediolan) i Niemiec (Dortmund, Kolonia). Są to destynacje wskazywane przez pasażerów jako najbardziej pożądane oraz przez przewoźników jako potencjalne. Ostateczny wybór tras, częstotliwości oraz terminu rozpoczęcia operacji pozostaje jednak po stronie linii lotniczych. Od grudnia 2023 r. rozmowy w sprawie operacji z Lotniska Warszawa-Radom prowadzone są m.in. z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT, Wizz Air, Corendon Airlines, SKY Express oraz SkyUp Airlines, a także z Ryanair.

Równolegle do prowadzenia rozmów na temat zwiększania oferty połączeń regularnych, rozwijany jest segment czarterowy, w którym potwierdzono kontynuację współpracy z touroperatorami obsługującymi sezon Lato 2025. Touroperatorzy i przewoźnicy deklarują wolę utrzymania i stopniowego rozwoju oferty w sezonie Lato 2026 wyłącznie przy zachowaniu współpracy marketingowej, która oferowana była przez PPL S.A. w ostatnim roku. Toczące się rozmowy dotyczą w szczególności kierunków takich jak Egipt, Turcja

i Grecja, z możliwością rozszerzenia oferty o kolejne destynacje wakacyjne również do innych krajów (np. Chorwacja, Bułgaria oraz Albania).

Uprzejmie wyjaśniam, że zarówno formalne, jak i mniej sformalizowane negocjacje handlowe były i są prowadzone z przewoźnikami oraz touroperatorami, którzy potencjalnie są zainteresowani wykonywaniem operacji z Lotniska Warszawa-Radom. Po

stronie linii lotniczych zainteresowanie współpracą oraz gotowość do dalszych rozmów wyraziły m.in. Polskie Linie Lotnicze LOT, Wizz Air, Corendon Airlines, SKY Express, SkyUp Airlines oraz Ryanair. Po stronie touroperatorów, w kontekście obecnych i potencjalnie rozszerzanych ofert z Lotniska Warszawa-Radom, zainteresowanie współpracą oraz wstępne deklaracje kontynuacji i rozwoju złożyły m.in. TUI Poland, Nowa Itaka, Orex Travel, Grecos Holiday, IN Travel oraz Coral Travel. Z wymienionymi podmiotami prowadzone są negocjacje dotyczące kształtu oferty, obsługiwanych kierunków, wielkości programów oraz zasad współpracy marketingowej w kolejnych sezonach. Wzorem lat ubiegłych, PPL S.A. w toku negocjacji oferuje nawiązanie współpracy marketingowej zarówno z przewoźnikami, jak i touroperatorami w celu promocji oferty Lotniska.

W odniesieniu do sezonowych czarterów z Lotniska Warszawa-Radom planowane jest zarówno ich utrzymanie, jak i stopniowy rozwój w kolejnych sezonach ze szczególnym naciskiem na rozwój oferty w sezonach letnich z racji na sezonowy charakter Lotniska. W szczególności dotyczy to połączeń do Egiptu – w tym do Sharm el-Sheikh i Hurghady – oraz do Turcji, które stanowią podstawę oferty touroperatorów współpracujących z Lotniskiem. Równolegle zakładane jest podtrzymanie operacji czarterowych do Grecji, które w poprzednich sezonach cieszyły się zainteresowaniem pasażerów i dobrze wpisały się w profil rynku wylotowego z regionu.

Obecnie prowadzone rozmowy z partnerami dotyczą w szczególności zwiększenia liczby rotacji na kierunkach egipskich i tureckich oraz utrzymania i rozwijania oferty greckiej o nowe kierunki. W toku dyskusji rozważana jest także możliwość wprowadzenia w kolejnych sezonach nowych kierunków wakacyjnych, przy czym decyzje w tym zakresie będą uzależnione od oceny realnego popytu przez touroperatorów. Część kierunków jest już sygnalizowana w zapowiedziach i komunikacji marketingowej biur podróży, co potwierdza ich zainteresowanie dalszym prowadzeniem operacji z Lotniska Warszawa-Radom.

Celem wspomnianych działań jest zapewnienie pasażerom atrakcyjnej i sezonowo zróżnicowanej oferty z Lotniska Warszawa-Radom oraz stworzenie warunków do dalszego rozwoju rynku czarterowego w nadchodzących sezonach. Ponadto stały rozwój oferty ma w ocenie Zarządzającego portem zapewnić większą rozpoznawalność Lotniska jako punktu wylotowego i wzrost zainteresowania jego ofertą przez potencjalnych pasażerów zamieszkujących w obszarze ciężenia portu.

W odniesieniu do pytań o rolę Miasta Radom i udział samorządu w rozwój Lotniska informuję, iż PPL S.A., jako spółka handlowa, prowadzi rozmowy, negocjacje i planowanie dalszej rozbudowy samodzielnie. Pojawiają się jednak sytuacje, głównie dotyczące aspektów rozwojowych otoczenia Lotniska, w których do rozmów zapraszani są przedstawiciele samorządu.

Należy jednak mieć na uwadze, że Gmina Miasta Radomia partycypuje w kosztach infrastruktury na Lotnisku Warszawa – Radom, zwracając częściowo nakłady poniesione przez PPL S.A. na terenach należących do Gminy Miasta Radomia. Realizowane są też inwestycje drogowo-kolejowe poprawiające dostępność komunikacyjną Lotniska

(ukończenie wiaduktu kolejowego w ciągu ulicy Lubelskiej/Żeromskiego wraz z nowym przystankiem kolejowym Radom Wschodni; poprawa płynności ruchu na skrzyżowaniu ulic Żeromskiego/Zbrowskiego poprzez budowę ronda turbinowego, czy wykonana jeszcze przed uruchomieniem Lotniska modernizacja Alei Wojska Polskiego do standardu drogi dwujezdniowej, dwupasmowej). Na Lotnisko dociera także miejski transport publiczny (linie autobusowe nr 5 oraz 14), które mają przystanek końcowy tuż przed terminalem portu lotniczego.

Jednocześnie informuję, że Zarządzający Lotniskiem nie ma wiedzy o planowanych lub podejmowanych działaniach w obszarze planowania przestrzennego wokół Lotniska prowadzonych przez samorząd, choć uznać można, że przepracowane niedawno przyłączenie około 90 ha terenów, położonych na północ od Lotniska, do obszaru administracyjnego Miasta Radom, może się wpisywać w strategię budowania wokół Lotniska terenów atrakcyjnych przemysłowo i inwestycyjnie.

Jednocześnie należy podkreślić, że PPL S.A. aktywnie poszukuje partnerów biznesowych, którzy będą zainteresowani ulokowaniem działalności na terenie Lotniska bądź w jego bezpośrednim sąsiedztwie, przy czym Spółka skupia się przede wszystkim na podmiotach branży lotniczej, z głównym nastawieniem na działalność MRO (ang. Maintenance, Repair and Operations), w której PPL S.A. widzi duży potencjał do istotnego zwiększenia atrakcyjności Lotniska Warszawa – Radom dla przewoźników.

Prowadzona obecnie aktualizacja Planu Generalnego Lotniska Warszawa-Radom przewiduje rezerwę terenu dla potencjalnego rozwoju obsługi MRO dla przewoźników lotniczych. Teren ten, w zależności od potrzeb, może być także wykorzystany do rozwoju usług cargo.

Odpowiadając na pytania dotyczące przekazania Lotniska wojsku/współużytkowania cywilnowojskowego chciałbym poinformować, że spółka PPL nie prowadziła i nie prowadzi rozmów na temat przekazania zarządzania Lotniskiem stronie wojskowej, wręcz przeciwnie – prowadzone są prace zmierzające do poprawy efektywności wykorzystania Lotniska przez obie strony, jednocześnie umożliwiające odciążenie PPL z ponoszenia kosztów generowanych przez działalność operacyjną wojskowego użytkownika Lotniska, co powinno doprowadzić do optymalizacji kosztów portu i poprawy jego rentowności.

Po 2029 roku zostanie zweryfikowana skuteczność prowadzonych działań naprawczych oraz podjętych działań prorozwojowych. Na tej podstawie rekomendowane będą dalsze działania i decyzje właścicielskie. Należy zaznaczyć, że priorytetem PPL S.A. jest zapewnienie stabilnego i długoterminowego rozwoju Lotniska, z zachowaniem zasad zrównoważonego bilansu finansowego.

Ponadto należy podkreślić, że Zarządzający Lotniskiem podejmuje aktywne działania zmierzające do poprawy rentowności działania Lotniska. PPL S.A. nie prowadzi obecnie analiz, audytów lub raportów na temat przekształcenia portu. Obowiązujący dokument Planu Generalnego Lotniska Warszawa-Radom obejmuje perspektywę planowania 2019 - 2038 i nie uwzględnia planów dotyczących likwidacji ruchu cywilnego lub zmiany zarządzającego Lotniskiem.

W najbliższych latach PPL S.A. będzie koncentrowała się na kontynuowaniu rozmów z przewoźnikami, touroperatorami, a także innymi podmiotami komercyjnymi potencjalnie zainteresowanymi prowadzeniem działalności na Lotnisku. Po 2029 roku zweryfikowane zostanie wykorzystanie operacyjne i komercyjne Lotniska, a także przeanalizowana zostanie jego rentowność. Na tej podstawie rekomendowane będą dalsze działania i decyzje właścicielskie.

W odniesieniu do pytań w zakresie koncepcji przekształcenia Lotniska w port cargo/obsługę frachtu cargo informuję, iż PPL S.A. nie posiada planu przekształcenia Lotniska Warszawa-Radom w hub tylko dla transportu towarowego. Wewnętrzne analizy Spółki potwierdzają, że działanie takie jest niecelowe i wymagałoby kolejnych znaczących nakładów finansowych. Jednocześnie należy dążyć do dywersyfikacji źródeł ruchu lotniczego i przychodów na Lotnisku, poprzez uzupełnienie już funkcjonującego komponentu ruchu pasażerskiego o inną działalność lotniczą (jak MRO). Infrastruktura lotniskowa pozwala na to, aby różne funkcje mogły być rozwijane równolegle.

Mimo zwiększenia atrakcyjności portu dla rynku frachtowego poprzez zgodę na loty nocne, w opinii Zarządzającego portem obecne zainteresowanie lotniczego rynku frachtowego prowadzeniem operacji cargo nie jest na tyle istotne, by móc aktualnie rozważać poniesienie nakładów inwestycyjnych na rozwój tej działalności na Lotnisku (w tym budowę terminala).

Niemniej PPL S.A. jest otwarta na współpracę z każdym podmiotem zainteresowanym prowadzeniem działalności na Lotnisku. Obecnie prowadzone są rozmowy z podmiotem rozwijającym nowoczesny park logistyczny w pobliżu Lotniska Warszawa-Radom zmierzające do wykorzystania potencjału Lotniska jako efektywnej i szybkiej gałęzi transportu w procesie realizacji dostaw.

Informuję, że PPL S.A. planuje utrzymać operacje pasażerskie jako główny model operacyjny Lotniska Warszawa-Radom, który będzie uzupełniany o inne warianty działalności lotniczej w celu dywersyfikacji portfela przychodów portu. Jednym z takich modeli, w którym Zarządzający portem widzi istotny potencjał jest stworzenie bazy MRO. Segmentacja portfela produktów o zróżnicowanych źródłach przychodu w opinii Zarządzającego portem zwiększy szanse na zapewnienie stabilizacji finansowej Lotniska. Prowadzone są rozmowy z podmiotami funkcjonującymi w branży MRO, które rozważają Lotnisko jako miejsce na swoją bazę w perspektywie długoletniej.

W odpowiedzi na pytania dotyczące decyzyjności w sprawach rozwoju Lotniska informuję, iż operatorem Lotniska w Radomiu jest PPL S.A., która w tym zakresie podejmuje decyzje biznesowe. PPL S.A. działa poprzez swoje organy, tj. Zarząd, Radę Nadzorczą oraz Walne Zgromadzenie. Zakres kompetencji każdego z organów Spółki regulują przepisy prawa powszechnie obowiązującego, w tym kodeks spółek handlowych oraz Statut PPL S.A. Zgodnie ze Statutem PPL S.A. formalne decyzje strategiczne i operacyjne podejmuje Zarząd PPL, zaś organem nadzorującym jego pracę jest Rada Nadzorcza. Rolę Walnego Zgromadzenia pełni jedyny akcjonariusz PPL S.A., tj. Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. Decyzje dot. Lotniska są podejmowane z uwzględnieniem obowiązku konsultacji

z właściwymi interesariuszami publicznymi, zgodnie z przepisami regulującymi działalność Spółki i sektor lotniczy.

Jednocześnie wyjaśniam, że Minister Infrastruktury nie wykonuje w stosunku do PPL S.A. uprawnień właścicielskich, jedynym akcjonariuszem PPL S.A. jest bowiem Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., nad którym nadzór sprawuje Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego.

W odniesieniu do pytania o przeprowadzone audyty i kontrole informuję, że w 2020 roku Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę „Dostosowanie strategii działalności PPL do uwarunkowań wynikających z planowanego uruchomienia CPK. Działania PPL w ramach realizacji Koncepcji CPK”. Przedmiotem kontroli były m.in. „Zakup i adaptacja Lotniska Radom do pełnienia funkcji lotniska komplementarnego” - działania na tym etapie były oceniane pozytywnie.

W latach 2024-2025 Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę „Przygotowanie i realizacja inwestycji w części lotniskowej w związku z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego”. W ramach przedmiotowej kontroli ponownej ocenie poddano „Zapewnienie lotniska komplementarnego dla Lotniska Chopina – rozbudowa Lotniska Warszawa-Radom i zarządzanie ruchem” - oceniając działania negatywnie (...) *“Realizacja inwestycji związanej z budową nowego lotniska w Radomiu, oparta o Analizę ekonomiczno-finansową inwestycji w Port Lotniczy Radom i Analizy strategiczne możliwości rozwojowych wybranych portów lotniczych w kontekście uruchomienia CPK – Wskazanie komplementarnego lotniska na obszarze Mazowsza, było działaniem niegospodarnym, które spowodowało skutki finansowe w łącznej wysokości 795 690,1 tys. zł, w tym: nakłady inwestycyjne w wysokości 738 424,1 tys. zł, koszty zakupu infrastruktury lotniskowej w wysokości 12 900,3 tys. zł, zakup majątku ruchomego 39 091,3 tys. zł oraz zakupu analiz 5 274,6 tys. zł. Ponadto w okresie 2023–2024, tj. po uruchomieniu lotniska wygenerowało ono straty w łącznej wysokości 67 502,7 tys. zł”*.

Dodatkowo na przestrzeni lat 2023-2025 Lotnisko Warszawa – Radom poddawane było szeregowi audytów i kontroli instytucji zewnętrznych i organów wewnętrznych Spółki w zakresie działalności operacyjnej, nadzoru nad certyfikatem Lotniska, zagadnień związanych z ochroną lotnictwa cywilnego czy innych kontroli wymaganych przepisami prawa. Nie były to jednak kontrole i audyty odnoszące się do głównego wątku niniejszej interpelacji, tj. dotyczące gospodarowania lotniskiem Radom.

Odpowiadając na pytania dotyczące kwestii finansowych, prognozy oraz rentowności Lotniska, chciałbym wskazać, iż straty finansowe Lotniska Warszawa – Radom w latach 2023-2024 wynosiły odpowiednio 33 mln zł w 2023 roku i 38 mln zł w 2024 roku. Spodziewana strata w 2025 roku wyniesie ok. 42 mln zł a planowana strata w 2026 roku została określona na poziomie 57 mln zł. Należy podkreślić, że pomimo przeprowadzonej kompleksowej optymalizacji kosztowej funkcjonowania Lotniska, koszty utrzymania infrastruktury niestety rosną szybciej niż wartość spodziewanych przychodów. Dodatkowo PPL S.A. ponosi większe koszty związane z próbą aktywizacji ruchu lotniczego na radomskim Lotnisku.

Ponadto informuję, że w latach 2023 – 2024 na Lotnisku Warszawa – Radom obsłużono odpowiednio 106 tys. pasażerów w 2023 roku i 115 tys. w 2024 roku. Spodziewana liczba pasażerów, która skorzysta z Lotniska Warszawa – Radom w 2025 roku to ok. 100 tys. Zgodnie z prognozą liczba pasażerów w 2026 roku wyniesie 110 tys. W kolejnych latach 2027 – 2030 liczba obsłużonych pasażerów będzie sukcesywnie rosła do poziomu ok. 330 tys. Prognozy ruchu pasażerskiego dla Lotniska Warszawa – Radom zostały opracowane przy współpracy z Międzynarodowym Zrzeszeniem Przewoźników Lotniczych IATA i uwzględniają czynniki rynkowe, a zatem także otoczenie konkurencyjne, w tym Lotniska Chopina w Warszawie, Lotniska Warszawa - Modlin, a także występujące ograniczenia infrastrukturalne, drogowe i transportowe. W przypadku Lotniska Warszawa–Radom, w perspektywie objętej projekcjami finansowymi nie udaje się osiągnąć zwrotu z inwestycji.

Odnosząc się do pytań o ograniczenia operacyjne i warunki środowiskowe/administracyjne informuję, iż limity operacji lotniczych na Lotnisku Warszawa–Radom zostały określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 12.06.2025 r. Decyzja ta zawiera prognozę ruchu o następującym poziomie:

- Lotnictwo cywilne (B737-800, A320, A321):
 - 35 operacji w porze dnia,
 - 10 operacji w porze nocy.
- Loty szkoleniowe w ramach LOT Flight Academy:
 - 110 operacji dziennych,
 - 10 operacji nocnych.

Powyższe wartości stanowią zatwierdzony wariant eksploatacyjny będący podstawą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i są obowiązującymi ograniczeniami ruchu cywilnego na Lotnisku.

Jednocześnie wyjaśniam, iż Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z 09.04.2013 r. dotyczyła budowy cywilnego portu lotniczego na terenie wojskowego Lotniska Radom–Sadków. Był to etap tworzenia infrastruktury lotniczej dla obsługi pasażerskiej i towarowej i nie przewidywała prowadzenia operacji lotniczych w porze nocnej.

Decyzja z 2025 r. została wydana dla zwiększenia liczby operacji lotniczych i zawiera kompleksowe oraz zaktualizowane obowiązki w zakresie monitoringu i ochrony środowiska dla Lotniska Warszawa-Radom. Decyzja posiada rygor natychmiastowej wykonalności, jej postanowienia należy traktować jako obowiązujące w bieżącej eksploatacji portu.

Należy także wskazać, że Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wprost określa dopuszczalny wolumen operacji lotniczych, zarówno dziennych, jak i nocnych, i tym samym stanowi formalne ograniczenie zakresu eksploatacji Lotniska. Limit 10 operacji nocnych dla lotnictwa cywilnego oraz 10 operacji nocnych dla lotów szkoleniowych

wynika bezpośrednio z oceny oddziaływania na środowisko i jest elementem obowiązujących warunków prowadzenia działalności.

W związku z upływem terminu ważności decyzji z dnia 09.04.2013 r., na mocy której nastąpiła budowa i uruchomienie Lotniska Warszawa–Radom, obecnie nie ma w obiegu prawnym decyzji środowiskowej umożliwiającej dalszą rozbudowę Lotniska, wobec tego dla wszelkich nowych zamierzeń inwestycyjnych niezbędne będzie sporządzenie dokumentacji środowiskowej i uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Obowiązująca decyzja środowiskowa nie przewiduje automatycznego rozszerzenia dopuszczalnej liczby operacji lotniczych. Zwiększenie ruchu - zwłaszcza w porze nocnej - może nastąpić wyłącznie po przeprowadzeniu odrębnego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko i po uzyskaniu stosownej zmiany decyzji środowiskowej, w której organ właściwy ponownie oceni wpływ proponowanego zwiększenia ruchu na środowisko, w szczególności jego oddziaływania na klimat akustyczny. Mając na uwadze obecnie dostępne parametry liczby operacji lotniczych, umożliwiające obsługę nawet ponad 3 mln pasażerów w skali roku (45 operacji dobowo * 365 dni w roku * 186 pasażerów), PPL nie ma obecnie planów występowania o zwiększenie limitu zapisanego w decyzji środowiskowej wydanej w 2025 roku.

Jednocześnie informuję, że godziny pracy Lotniska oraz godziny pracy służb ruchu lotniczego opublikowane zostały w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP Polska z przypisem: "CIV: Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR, po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej". Ponadto godziny te regulowane są depeşami NOTAM na bieżąco dostosowującymi je do potrzeb operacyjnych (w tym zgłoszonych awizacji na wykonanie lotu).

Zarówno Zarządzający Lotniskiem, jak również Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nie widzą potrzeby i zasadności, aby służby ruchu lotniczego były zapewniane w trybie 24h/7, czyli w sposób stały. Takie działanie nie ma uzasadnienia ekonomicznego i operacyjnego - powodowałoby pogłębienie straty na działalności operacyjnej Lotniska poprzez konieczność zapewnienia większej liczby pracowników w systemie zmianowym.

Elastyczne zapisy zawarte w obecnych publikacjach lotniczych umożliwiają wykonanie operacji lotniczej (w tym operacji rozkładowych) o dowolnej porze doby, pod warunkiem poinformowania Zarządzającego Lotniskiem z odpowiednim wyprzedzeniem. Nie ma zatem potrzeb oraz planów, aby obsada wieży była zapewniana w sposób stały.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu