



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.68.2025

Warszawa, 27 stycznia 2026

Pan

**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 14131 Posła na Sejm RP Pana Jerzego Polaczka oraz grupy Posłów, przedstawiam następujące informacje.

Proces przygotowania nowej konfiguracji struktur przestrzeni powietrznej do operacyjnego uruchomienia nowego lotniska krajowego jest wieloetapowym, iteracyjnym przedsięwzięciem. W ramach prac dotychczas przeprowadzonych przez PAŻP, w latach 2021-2024 zrealizowano etap I projektu reorganizacji kontrolowanej przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa w związku z planowanym uruchomieniem nowego lotniska oraz z prognozowanym wzrostem ruchu lotniczego w FIR Warszawa po 2027 roku. Prace realizowane w ramach omawianego etapu skupione były na przygotowaniu wstępnej analizy i koncepcji konfiguracji sektorów kontroli obszaru (ACC Warszawa) oraz weryfikacji czy opracowana koncepcja zapewnia odpowiednią przepustowość dla parametrów ruchowych dla projektowanego lotniska wyznaczonych przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny. Opracowywane warianty były poddawane analizie typu *FTS (Fast Time Simulation)*, która jest standardową metodą walidacji w pierwszych fazach projektowania struktur przestrzeni powietrznej. Wynikiem I etapu projektu jest wstępna koncepcja konfiguracji sektorów kontroli obszaru.

Kolejnym etapem, zgodnie z Europejskimi standardami procedowania strategicznych zmian w strukturach przestrzeni powietrznej, będzie weryfikacja opracowanej wstępnej koncepcji metodą RTS – Real Time Simulation (symulacja czasu rzeczywistego). Symulacja ta jest planowana do wykonania pod koniec 2026 roku. Na podstawie wyników symulacji RTS, w 2027 roku planowane jest rozpoczęcie prac nad kolejnym etapem prac projektowych, który będzie uwzględniał również projekt przestrzeni terminalowej. Pełna koncepcja operacyjna (CONOPS) zostanie opracowana po symulacji RTS, w kolejnym etapie prac projektowych.

Informuję, że wszystkie zadania związane z przygotowaniem przestrzeni powietrznej, instrumentalnych procedur lotu jak również służb ruchu lotniczego do operacyjnego uruchomienia nowego lotniska krajowego realizowane są w ścisłej współpracy między PAŻP a spółką CPK. W zakresie merytorycznym prace nad koncepcją realizowane były dotychczas samodzielnie przez PAŻP. Planowana symulacji RTS będzie realizowana

wspólnie przez PAŻP oraz europejskie centrum symulacyjne – *EUROCONTROL Innovation HUB*.

PAŻP wykonywała analizy przepływu ruchu lotniczego na potrzeby oceny pojemności sektorów ACC, z uwzględnieniem nowego lotniska krajowego. Analizy te były opracowywane na bazie przyjętych parametrów ruchowych na projektowanym lotnisku. Zakres prac realizowanych w ramach wspomnianego pierwszego etapu projektu obejmował analizy przepływu ruchu lotniczego i potencjalnej kolizyjności strumieni ruchu lotniczego do/z nowobudowanego lotniska z obecnie istniejącymi potokami ruchu lotniczego w sektorach kontroli obszaru (ACC Warszawa) oraz w bezpośrednim otoczeniu TMA Warszawa. W ramach tej oceny został opracowany „Plan organizacji ruchu lotniczego na lotnisku CPK i w jego rejonie ze wskazaniem sposobów uniknięcia kolizji z ruchem prowadzonym z istniejących już sąsiednich lotnisk”. Dokument ten określa potencjalne kolizje, które należy rozwiązać w trakcie prac nad kolejnymi etapami projektu.

W trakcie opracowania wspomnianego dokumentu została wykonana analiza kolizyjności ruchu z lotniskami komunikacyjnymi Chopina w Warszawie (EPWA), Warszawa/Modlin (EPMO), Warszawa-Radom (EPRA) oraz Łódź (EPLL). Wnioski wynikające z przedmiotowej analizy wskazują na konieczność dostosowania instrumentalnych procedur lotu na sąsiadujących lotniskach do ruchu nowego krajowego lotniska oraz konieczność podjęcia ostatecznej decyzji dotyczącej funkcjonowania lotniska EPWA przez odpowiednie organy państwowe. W ramach prac projektowych nie zakładano ograniczeń operacyjnych dla żadnych portów lotniczych poza Lotniskiem Chopina w Warszawie, ponieważ zgodnie z założeniami przekazanymi przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny, ruch cywilny miał zostać całkowicie przeniesiony z Lotniska Chopina na nowe lotnisko krajowe. Zgodnie z tymi informacjami Lotnisko Chopina w Warszawie mogłoby obsługiwać wyłącznie ruch statków państwowych w przypadku podjęcia decyzji o nielikwidowaniu lotniska w Warszawie.

W lipcu 2025 r. PAŻP wprowadziła podział sektorów kontroli obszaru (ACC Warszawa) na trzy warstwy w całej przestrzeni FIR EPWW. Zmiana nie była realizowana bezpośrednio z uwagi na planowane uruchomienie nowego lotniska, jednak jej skutek operacyjny, w postaci zwiększenia pojemności i przepustowości przestrzeni powietrznej, stanowi etap pośredni w reorganizacji przestrzeni powietrznej pod przyszłe lotnisko.

Jednocześnie informuję, iż żadne zmiany związane bezpośrednio z uruchomieniem nowego lotniska na ten moment nie zostały wdrożone operacyjnie z uwagi na odległy termin uruchomienia lotniska i związany z tym brak uzasadnienia operacyjnego do wdrażania zmian na tym etapie.

Wszystkie analizy związane z liczbą dróg startowych na nowobudowanym lotnisku są prowadzone zgodnie z planami uruchomienia i rozwoju tego lotniska przekazanymi przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny. Zgodnie z tymi planami lotnisko zostanie otwarte z dwoma równoległymi drogami startowymi. W przyszłości wraz ze wzrostem ruchu planowana jest budowa trzeciej drogi startowej. Bazując na powyższym, dotychczasowe prace projektowe/analizy ruchowe dotyczące operacji na nowym lotnisku krajowym były skupione na wariancie z dwoma równoległymi drogami startowymi działającymi w chwili

uruchomienia operacyjnego w modzie 4 (zależne równoległe operacje). W perspektywie z możliwością rozwinięcia do użycia modu 1 (niezależne równoległe podejścia do lądowania) oraz modu 3 (niezależne równoległe odloty). Wraz z rozwojem infrastruktury lotniska (rozbudowy lotniska o kolejne drogi startowe), nastąpi dostosowanie trybów operacji do jej możliwości.

W zakresie zarządzania przepływem ruchu lotniczego nie przypisuje się wartości dla parametru przepustowości. Używa się natomiast predefiniowanych wartości dla parametru pojemności. W analizach przyjęto obowiązujące obecnie wartości pojemności sektorów ACC Warszawa dopasowanych do nowej wstępnej konfiguracji sektorów ACC. Przygotowana wstępna koncepcja zakłada zapewnienie pojemności wyższej niż wymagana dla obecnego ruchu w FIR Warszawa powiększonego o wzrost ruchu wynikający z uruchomienia nowego krajowego lotniska oraz ogólnego wzrostu ruchu lotniczego w FIR Warszawa na lata 2028+. Opracowanie docelowych schematów otwarcia aktywnych sektorów ACC zostanie wykonane na dalszym etapie projektu, po opracowaniu ostatecznej konfiguracji przestrzeni powietrznej. Ocena wpływu poszczególnych wariantów ruchowych na liczbę wymaganych sektorów APP Warszawa nie była przedmiotem dotychczasowych prac. Analiza wymaganej liczby sektorów APP zostanie wykonana na dalszym etapie projektu.

Na obecnym etapie jest zdecydowanie za wcześnie na przedstawienie dokładnego prognozowanego zapotrzebowania na kontrolerów ruchu lotniczego służby kontroli lotniska. Wewnętrzne założenia PAŻP uwzględniają około 75 kontrolerów ruchu lotniczego TWR, ale jest to przybliżona liczba. Precyzyjne określenie planów zatrudnienia będzie możliwe dopiero, gdy będzie znany rozkład ruchu lotniczego na nowym lotnisku, szczególnie zakres nocnych operacji cargo, a przede wszystkim, gdy zostanie podjęta ostateczna decyzja w zakresie przyszłości Lotniska Chopina. Naturalną konsekwencją będzie przeniesienie zasobów personalnych KRL z Lotniska Chopina na nowe lotnisko krajowe.

W ramach przygotowania wstępnej koncepcji procedur lotu dla nowego lotniska krajowego wykonano symulacje ruchu na symulatorze Ośrodka Szkolenia PAŻP z wykorzystaniem koncepcji „point merge”. Na wczesnym etapie prac analizowana była możliwość prowadzenia ruchu dolotowego z wykorzystaniem „Trombone System”, jednak ze względu na planowane położenie i orientację dróg startowych na nowym lotnisku, które wymusiłyby prowadzenie operacji w dużej mierze nad miastem stołecznym Warszawą, przyjęto wariant z wykorzystaniem „point merge”. Pozwala to na uniknięcie prowadzenia dolotów nad najgęściej zaludnionymi obszarami aglomeracji warszawskiej. Instrumentalne procedury lotu były modelowane i opracowywane przy użyciu systemu FPDAM. Oprócz symulacji przeprowadzonych w Ośrodku Szkolenia PAŻP, wstępna koncepcja instrumentalnych procedur lotu zostanie zwalidowana w ramach wspomnianej powyżej symulacji RTS.

Jednocześnie informuję, iż PAŻP nie korzysta z doradców lub podmiotów zewnętrznych w procesie opracowywania koncepcji przestrzeni powietrznej pod nowe lotnisko krajowe. Symulacja RTS prowadzona będzie z udziałem podmiotu zewnętrznego

Dodatkowo w ramach kontaktów roboczych pracownicy PAŻP konsultują wybrane zagadnienia z ekspertami Eurocontrol.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu