

# Port Lotniczy Warszawa-Radom – podsumowanie początkowego okresu działalności

Tomasz Wardak

## Wstęp

Port lotniczy w Radomiu (pełna nazwa: Port Lotniczy Warszawa-Radom im. Bohaterów Radomskiego Czerwca 1976 roku, dawniej Radom-Sadków, kod: RDO) został otwarty dla ruchu cywilnego 27 kwietnia 2023 r. Zbliżająca się druga rocznica otwarcia jest dobrą okazją do podsumowania pierwszego okresu działalności tego lotniska. Chociaż zakres dostępnych informacji na temat działalności operacyjnej lotniska jest skromny, są to przede wszystkim statystyki Urzędu Lotnictwa Cywilnego, warto na ich podstawie pokusić się o pierwsze wnioski.

Po generalnej rozbudowie, która miała miejsce w latach 2018–2022, lotnisko wyposażone jest w bardzo nowoczesną infrastrukturę. Nowa droga startowa o długości 2500 m, umożliwia obsługę największych samolotów kodu C (np. Boeing 737, Airbus A321). Lotnisko ma również płytę postojową umożliwiającą przyjęcie 11 samolotów, systemy nawigacyjne, w tym system ILS II kategorii, umożliwiający prowadzenie operacji lotniczych przy ograniczonej widoczności oraz duży terminal o powierzchni ponad 30 tys. m<sup>2</sup> o przepustowości ok. 3–3,5 mln pasażerów rocznie.

## Wyniki lotniska w pierwszym roku działalności

W ciągu pierwszych 12 miesięcy lotnisko obsłużyło ok. 130 tys. pasażerów<sup>1</sup>. W niepełnym 2023 r. lotnisko obsłużyło natomiast 104,8 tys. pasażerów i wykonało 701 operacji lotniczych<sup>2</sup>. Informacje dotyczące poszczególnych kwartałów 2023 r. na podstawie statystyki liczby pasażerów i liczby operacji opublikowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego przedstawione są w tabeli 1.

<sup>1</sup> <https://www.money.pl/gospodarka/pustki-na-lotnisku-w-radomiu-ludzie-boja-sie-o-prace-7024614868642752a.html> [dostęp maj-czerwiec 2024].

<sup>2</sup> Statystyka ULC [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/statystyki/2023/IV\\_kw\\_2023/wg\\_portow\\_lotniczych\\_4kw2023.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/2023/IV_kw_2023/wg_portow_lotniczych_4kw2023.pdf) [dostęp maj-czerwiec 2024].

Tabela 1. Statystyki Lotniska Warszawa-Radom

Liczba	Pierwszy kwartał 2023 (27.04–30.06)	Trzeci kwartał 2023	Czwarty kwartał 2023	2023	Pierwsze półrocze 2024
Pasażerów	24 427,0	60 322,0	20 021,0	104 770,0	44 671,0
Operacji	167,0	365,0	169,0	701,0	322,0
Pasażerów na operację	146,0	165,0	118,0	149,0	138,0
Pasażerów na dobę	375,8	655,7	217,6	420,8	245,4
Operacji na dobę	2,6	4,0	1,8	2,8	1,8

Źródło: statystyki ULC

Z liczbą pasażerów ok. 130 tys. w pierwszych 12 miesiącach działalności lotnisko wykorzystało jedynie ok. 4% swojej przepustowości określonej na 3–3,5 mln pasażerów rocznie. Jest to katastrofalnie niski poziom – dla porównania w przypadku kilku największych polskich lotnisk dzięki szybkiej postpandemicznej odbudowie rynku poziom wykorzystania przepustowości osiągnął w 2023 r. 70–90% i lotniska te przygotowują lub realizują projekty mające na celu zwiększenie przepustowości w najbliższych latach. Warto w tym miejscu przypomnieć, że według deklaracji premiera Morawieckiego z okresu realizacji projektu docelowa przepustowość lotniska w Radomiu miała wynieść nawet 10 mln pasażerów.

Liczba pasażerów plasuje radomskie lotnisko wśród najmniejszych i najtańszych lotnisk w Polsce. Wśród siedmiu najmniejszych lotnisk regionalnych, które w 2023 r. obsłużyły poniżej 500 tys. pasażerów, RDO plasuje się na przedostatnim miejscu *ex aequo* z lotniskiem Olsztyn-Mazury i wyprzedza jedynie najmniejsze lotnisko Zielona Góra-Babimost (tab. 2).

Tabela 2. Liczba pasażerów na najmniejszych lotniskach w Polsce

Lotnisko	Liczba obsłużonych pasażerów w 2023 r. (tys.)
Szczecin Goleniów	477
Lublin	397
Bydgoszcz	358
Łódź	357
Olsztyn-Mazury	140
Radom*	130
Zielona Góra-Babimost	53

\* dane dla Radomia szacowane za pierwsze 12 miesięcy

Źródło: statystyki ULC

Siedem wyżej wymienionych najmniejszych lotnisk regionalnych odpowiadało za jedynie 3,7% całości ruchu pasażerskiego w Polsce, z tego szacowany udział RDO w obsłudze tego ruchu wyniósł ok. 0,2%.

Warto zwrócić uwagę na katastrofalne dane dotyczące czwartego kwartału 2023 r., w którym radomskie lotnisko obsłużyło jedynie 20 tys. pasażerów i wykonało 169 operacji lotniczych. Czwarty kwartał jest oczywiście okresem mniejszej aktywności w lotnictwie cywilnym, jednak w przypadku RDO spadek o  $\frac{2}{3}$  w porównaniu z poprzednim kwartałem jest o wiele większy od spadku sezonowego. W tym samym okresie spadek dla wszystkich polskich lotnisk wyniósł 29%, a dla dwóch lotnisk obsługujących aglomerację warszawską odpowiednio – WAW – 23% i WMI – 22%. Na tak mocny spadek w Radomiu wpłynęły co najmniej dwa czynniki – po pierwsze lotnisko wystartowało przede wszystkim z kierunkami wakacyjnymi, na które popyt spadł bardzo mocno z końcem sezonu letniego, nie udało się uruchomić żadnego kierunku typowo emigracyjnego. Zadziałał jednak również drugi czynnik – testowanie połączeń przez linie lotnicze i tour operatorów w pierwszych miesiącach działalności lotniska wypadło niepomyślnie. Na ten drugi czynnik wskazuje bardzo duży spadek wskaźnika liczby pasażerów na operację z kwartału na kwartał – z 165 do 118, co biorąc pod uwagę obsługujące lotnisko samoloty kodu C (B737 i A320) oznacza gwałtowny spadek wskaźnika wypełnienia samolotów. Czwarty kwartał 2023 r. był więc na radomskim lotnisku okresem bolesnego dopasowywania podaży połączeń do realnego popytu. Trzecim, prawdopodobnym czynnikiem było wycofanie politycznie motywowanego wsparcia, którego lotnisku na starcie udzielił należący do państwa LOT, uruchamiając szereg połączeń z nowego lotniska i oferując bardzo atrakcyjne ceny dla pasażerów. Wsparcie to, poprawiające wyniki w ciągu pierwszych miesięcy funkcjonowania lotniska, musiało mieć charakter krótkoterminowy, dodatkowo po wyborach parlamentarnych zdjęty został parasol polityczny nad inwestycją, w efekcie czego LOT ograniczył swoją obecność na radomskim lotnisku.

Statystyka pierwszej połowy 2024 r. również nie napawa optymizmem. W pierwszym półroczu ubiegłego roku lotnisko obsłużyło jedynie ok. 44,7 tys. pasażerów – 217 razy mniej niż w tym samym czasie obsłużyło lotnisko WAW, które Radom miał odciążać. Równocześnie od początku roku z systemów rezerwacyjnych biur podróży i LOT-u zniknęło kilka kolejnych połączeń. LOT realizuje tylko jedno połączenie – do Rzymu, do którego w szczycie sezonu wakacyjnego miały dołączyć trzy wypoczynkowe kierunki na Bałkany. WizzAir również utrzymuje jedno połączenie do Larnaki na Cyprze, pozostałe połączenia są realizowane jako czarterowe. Biorąc pod uwagę niepełne informacje dotyczące wyników sezonu letniego (ok. 100 tys. pasażerów w pierwszych trzech kwartałach<sup>3</sup>) osiągnięcie zapowiadanego poziomu 200 tys. obsłużonych

<sup>3</sup> <https://wiadomosci.onet.pl/warszawa/lotnisko-w-radomiu-ujawnilo-liczbe-pasazerow-jest-daleka-od-zalozen/m3bs4b7> [dostęp maj-czerwiec 2024].

pasażerów w 2024 r. okazało się nierealne. Liczba pasażerów w całym ubiegłym roku wyniosła prawdopodobnie ok. 120 tys. – niewiele więcej od pierwszego, niepełnego roku działalności.

Nie są znane wyniki finansowe radomskiego lotniska – jest ono częścią spółki Polskie Porty Lotnicze SA (PPL), która nie publikuje oddzielnych wyników finansowych dla należących do niego trzech lotnisk. Biorąc pod uwagę wyniki finansowe osiągane przez porównywalne lotniska można założyć, że przy aktualnym poziomie ruchu lotnisko będzie generowało stratę gotówkową (EBITDA) na poziomie co najmniej kilkunastu milionów złotych rocznie. Analizując rentowność radomskiego lotniska należałoby wziąć pod uwagę skomplikowane rozliczenia spowodowane tym, że grunty lotniska należą do miasta Radom. W związku z tym PPL płaci miastu czynsz za użytkowanie (w sumie ok. 84 mln zł do 2040 r.), z drugiej strony miasto ma docelowo stać się właścicielem powstałych w ramach inwestycji budynków i w związku z tym będzie uiszczało roczne opłaty z tego tytułu na rzecz PPL (ok. 350 mln zł do 2040 r.). Obecnie nie są znane precyzyjne nakłady, jakie PPL poniósł na budowę lotniska – wiadomo jedynie, że zamiast planowanych 400 mln zł wydano na nie 800–1000 mln zł.

Konkludując, zarówno wyniki w początkowym okresie działalności radomskiego lotniska, jak i prognozy na najbliższą przyszłość, są bardzo złe. Warto przypomnieć, że lotnisko to zostało otwarte w 2023 r. po niemal 6 latach przerwy. Poprzednia próba rozwoju lotniska regionalnego przez miasto Radom, mimo zainwestowania ok. 160 mln zł (zakupiono m.in. konstrukcję starego terminala z lotniska w Łodzi) zakończyła się totalną kląpą po zaledwie niecałych trzech latach – lotnisko w ciągu tego okresu nie udało przekroczyć liczby 10 tys. pasażerów rocznie – mniej więcej tyle, ile w tym czasie obsługiwało lotnisko w Modlinie w ciągu jednego dnia.

## Lokalizacja jako podstawowa przyczyna porażki lotniska w Radomiu

Największym i nierozwiązywalnym problemem radomskiego lotniska i przyczyną jego porażki jest lokalizacja. Lotnisko zbudowane z myślą o obsłudze aglomeracji warszawskiej jako tzw. lotnisko odciażające (*reliever airport*) dla lotniska WAW jest położone 109 km od centrum Warszawy i 80 km od południowych granic miejskiego obszaru funkcjonalnego stolicy<sup>4</sup>. Co prawda istniejąca infrastruktura transportowa między Warszawą i Radomiem jest bardzo dobra (droga ekspresowa S7 i zmodernizowana linia kolejowa nr 8), jednak lokalizacja lotniska w południowo-wschodniej części Radomia powoduje, że po zjeździe z S8 podróżny z Warszawy musi przejechać jeszcze ok. 20 km w terenie zabudowanym, aby dotrzeć na lotnisko. Jednocześnie w przypadku dojazdu koleją konieczna jest przesiadka na autobus miejski w Radomiu – w niedalekiej przyszłości wraz z oddaniem do użytku budowanego przystanku Radom Wschodni sytuacja

<sup>4</sup> Wg Nawigacji Google Maps.

się nieznacznie poprawi. Te istotne niedogodności są i pozostaną problemem w dojeździe na lotnisko dla mieszkańców aglomeracji warszawskiej. Należy dodać, że również dojazd przez miasto od strony węzła S7 po południowej stronie miasta, w przypadku np. podróży z Kielc, jest problematyczny.

Warto zauważyć, że po modernizacji linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa – Radom i zbudowaniu ostatniego odcinka drogi ekspresowej S7 między tymi miastami dojazd dla mieszkańców Radomia do położonego tuż przy węźle S7 i Południowej Obwodnicy Warszawy Lotniska Chopina jest bardzo dobry. Te dwie inwestycje infrastrukturalne znacznie poprawiły atrakcyjność lokalizacji WAW dla mieszkańców Radomia. W połączeniu z szeroką ofertą połączeń na lotnisku Chopina powoduje to, że warszawskie lotnisko nawet dla mieszkańców Radomia jest znacznie bardziej atrakcyjne, niż miejscowe lotnisko RDO (tab. 3).

Tabela 3. Odległości do lotnisk Chopina i Radom

Miasto/lotnisko	Odległość (km)	Czas dojazdu
Warszawa centrum – lotnisko Radom	109	1:25 – 1:35
Radom centrum – Lotnisko Chopina	96	1:00 – 1:10

Źródło: Google Maps

Oceniając lokalizację radomskiego lotniska z punktu widzenia obsługi aglomeracji warszawskiej warto porównać je również z lotniskiem w Modlinie (WMI), które położone jest w granicach miejskiego obszaru funkcjonalnego Warszawy, a dystans do centrum Warszawy wynosi jedynie 40 km<sup>5</sup>. Co prawda, obecnie infrastruktura łącząca lotnisko ze stolicą nie jest tak dobra jak w przypadku Radomia, ale lotnisko położone jest tuż przy węźle drogi ekspresowej S7 i DK62, a zakończenie budowy drogi ekspresowej S7 na północny-zachód od Warszawy i realizacja kilkukilometrowej linii kolejowej łączącej terminal lotniska ze stacją kolejową PKP Modlin w ciągu następnych kilku lat znacznie poprawi dojazd do tego lotniska dla mieszkańców stolicy – przepaść między RDO i WMI dotycząca atrakcyjności lokalizacji jeszcze się pogłębi.

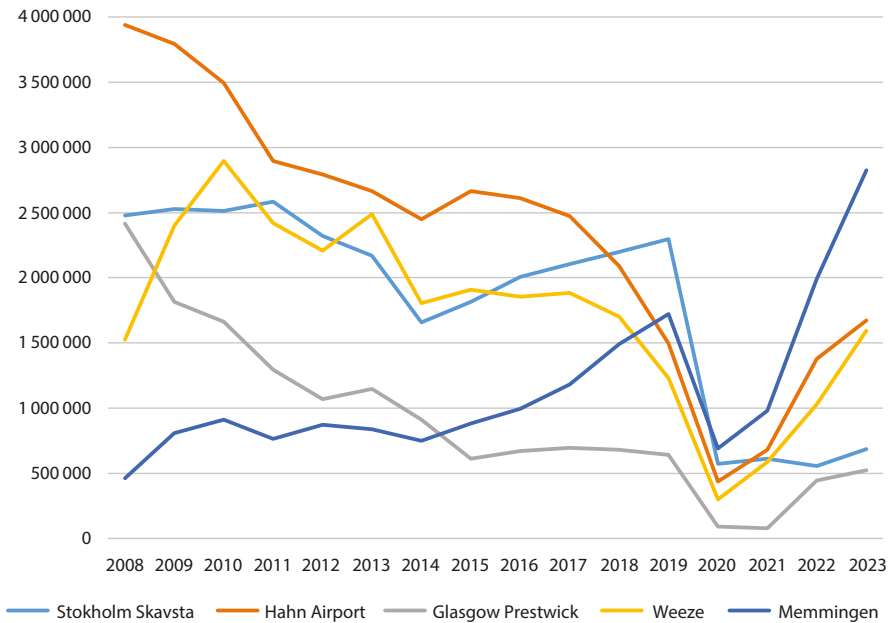
Biorąc pod uwagę lokalizację radomskie lotnisko nie jest w stanie pełnić roli lotniska obsługującego ruch lotniczy w stołecznej aglomeracji, w związku z tym zmuszone jest skoncentrować się na obsłudze rynku lokalnego. Niestety, rynek ten jest zdecydowanie zbyt mały, aby działalność lotniska osiągnęła ekonomiczną skalę kiedykolwiek w przewidywalnej przyszłości (obecnie liczba mieszkańców Radomia wynosi 197 tys., a aglomeracji radomskiej, w zależności od przyjętej klasyfikacji od 287 do 372 tys.). Warto podkreślić, że szereg ekspertów jeszcze przed podjęciem finalnej decyzji o budowie lotniska wskazywało na to, że ze względu na znaczne oddalenie nie przyciągnie ono

<sup>5</sup> Wg Nawigacji Google Maps.

pasażerów z Warszawy. Radomskie lotnisko jest również znacznie oddalone od innych ważnych ośrodków miejskich – od Łodzi o 160 km, a od Lublina o 110 km. W perspektywie kilku do kilkunastu lat dojazd do tych ośrodków się poprawi dzięki budowie drogi ekspresowej S12, ale ciągle nie będzie mógł być uznany za atrakcyjny. Dodajmy, że w obu miastach są lokalne lotniska – należące razem z RDO do grupy małych i deficytowych lotnisk regionalnych. W odniesieniu do obsługi ruchu generowanego przez województwo świętokrzyskie, dla części pasażerów lotnisko mogłoby być atrakcyjną opcją – odległość z Kielc wynosi 82 km. Tu jednak konkurentem jest nie tylko Warszawa z dużym lotniskiem i bogatą ofertą lotów, ale również największe polskie lotnisko regionalne – Krakowskie Balice – oddalone ok. 125 km od Kielc oraz dynamicznie rozwijające się i nastawione na czartery lotnisko w Pyrzowicach – oddalone 140 km od Kielc. Wraz z otwarciem ostatnich odcinków S7 i północnej obwodnicy Krakowa, mieszkańcy Radomia uzyskali niedawno wygodny dojazd na krakowskie lotnisko, a za kilka lat wraz z modernizacją drogi krajowej nr 78 poprawi się dojazd do Pyrzowic.

W Europie można znaleźć szereg przykładów lotnisk regionalnych położonych w znacznej odległości od obsługiwanego głównego ośrodka miejskiego. Niemieckie lotnisko Hahn (HHN) jest położone 125 km od Frankfurtu i 70 km od Koblencki, w podobnej odległości są inne liczące się ośrodki gęsto zaludnionego regionu Nadrenii. Mimo to po osiągnięciu rekordowej liczby pasażerów w 2007 r. (ponad 4 mln), w kolejnych latach nastąpiła stagnacja (w 2023 r. lotnisko obsłużyło 1,67 mln pasażerów). Lotnisko Sztokholm Skavsta (NYO) jest położone ok. 100 km od Sztokholmu – w najlepszych latach obsługiwało 2,5 mln pasażerów, w 2023 jedynie ok. 685 tys. Inne małe szwedzkie lotnisko – Sztokholm Vasteras (VST) położone w podobnej odległości od centrum aglomeracji – w 2022 r. obsłużyło poniżej 100 tys. pasażerów. W Wielkiej Brytanii lotnisko Glasgow Prestwick (PIK) położone ok. 50 km od centrum Glasgow – w najlepszych latach obsługiwało 2,5 mln pasażerów rocznie, a po załamaniu w 2023 r. obsłużyło jedynie ok. 525 tys. pasażerów. Niemieckie lotnisko Weeze (NRN) położone jest ok. 80 km od Dusseldorfu, a w promieniu 100 km jest niemal całe Zagłębie Ruhry i duże ośrodki miejskie Holandii, w najlepszych latach obsługiwało niemal 2 mln pasażerów, a w 2023 r. jedynie ok. 1,6 mln pasażerów. Ekstremalnym przykładem jest francuskie lotnisko Chalons Vatry (nazwa marketingowa Paris Vatry, XCR), położone ok. 160 km od centrum Paryża, które w 2018 r. obsłużyło ok. 60 tys. pasażerów. Jako pozytywny przykład lotniska niekorzystnie położonego wobec głównego ośrodka można wskazać bawarskie lotnisko Memmingen (Munich West, FMM) – położone ok. 110 km od centrum Monachium – w 2023 r. osiągnęło 2,8 mln pasażerów. Lotnisko jest jednak położone w gęsto zaludnionym regionie, wokół niego jest kilka znaczących ośrodków, np. Augsburg, Ulm. To krótkie zestawienie potwierdza prawidłowość sformułowaną przez ekspertów od lotnictwa, że aby osiągnąć sukces, lotnisko nie powinno być położone dalej niż 50 km od centrum obsługiwanego głównego ośrodka. Dzieje się tak, mimo że linie niskokosztowe bardzo chętnie korzystają z gorzej położonych, mniej zatłoczonych i tańszych lotnisk dla obsługi dużych ośrodków miejskich. Jednak powyżej

pewnej odległości te zalety przestają mieć znaczenie wobec podstawowej wady – czasu i dystansu (oraz często kosztów) dojazdu, który jest nie do zaakceptowania dla pasażerów (ryc. 1).



Ryc. 1. Liczba pasażerów wybranych peryferyjnych lotnisk w Europie

Źródło: Wikipedia, Airserviceone.com

Warto w tym miejscu wskazać, że poza lotniskami Vesteras i Chalons Vatry pozostałe wspomniane wyżej lotniska w 2023 r. obsłużyły wielokrotnie większą liczbę pasażerów od lotniska radomskiego. W branży lotniskowej przyjmuje się, że do osiągnięcia stabilności finansowej regionalne lotnisko nastawione na obsługę samolotów kodu C musi obsłużyć ok. 1 mln pasażerów rocznie. Prawdopodobnie ta wynika przede wszystkim z bardzo wysokich w branży kosztów stałych potrzebnych do utrzymania lotniska – obsady różnych stanowisk niezbędnych do obsługi technicznej samolotów, obsady lotniskowej straży pożarnej itd. Lotnisko w Radomiu obsługujące ok. 100 tys. pasażerów rocznie i niestety nie ma żadnej szansy na osiągnięcie stabilnej sytuacji finansowej.

## Perspektywy lotniska w Radomiu

W prognozie dla rynku warszawskiego przygotowanej w połowie 2023 r. przez IATA na zlecenie spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. perspektywa dla lotniska w Radomiu została przedstawiona w następujący sposób – rozwój ruchu w Radomiu

zależy od dostępnej przepustowości na dwóch innych lotniskach obsługujących aglomerację – WAW i WMI<sup>6</sup>. Dlatego też według tej prognozy ruch w RDO miał wzrosnąć zauważalnie w latach 2025–2027, gdy miały się silniej uwidocznić ograniczenia przepustowości WAW. Nie zostały opublikowane szczegóły tej prognozy, ale według upublicznionej przez spółkę CPK prezentacji ruch w Radomiu miał wzrosnąć powyżej 0,5 mln pasażerów już w 2025 r., a ok. 2029 r. przekroczyć 1 mln pasażerów. Według IATA w długim okresie ruch w Radomiu będzie zależał od konkurencyjności opłat w CPK – w centralnym scenariuszu prognozy wysoki poziom opłat na nowym lotnisku spowoduje przeniesienie się części ruchu niskokosztowego do Radomia. Dlatego też w kolejnej dekadzie radomskie lotnisko osiągnie w tej prognozie poziom 2 mln pasażerów rocznie i na tym poziomie się ustabilizuje [*Prognoza IATA 2023*, s. 51]. Autorzy prognozy założyli, że ruch w Radomiu odbywałby się głównie w sezonie letnim bazującym na podróżach wakacyjnych.

Wspomniane już w pierwszej części niniejszego opracowania bardzo złe bieżące wyniki i fatalna perspektywa dla lotniska na 2024 r. (ok. 100 tys. pasażerów) stawiają prognozę przedstawioną przez IATA pod dużym znakiem zapytania. Pod koniec 2023 r., gdy zasadnicze problemy lotniska w Radomiu stały się widoczne dla wszystkich, poprzedni zarząd PPL, który zrealizował tę inwestycję, a także środowiska polityczne wspierające poprzednie władze przestały mówić o szybkim rozwoju lotniska i zaczęły prezentować scenariusz stopniowego, kilkuletniego wzrostu. Ta skromniejsza, ale ciągle pozytywna perspektywa jest najczęściej również powiązana z wyczerpywaniem się przepustowości na Lotnisku Chopina. Czy niewielki wzrost RDO, oparty przede wszystkim na przeniesieniu części ruchu wakacyjnego z zapychającego się Lotniska Chopina, jest realny? Biorąc pod uwagę przedstawione przez obecnego pełnomocnika rządu ds. CPK i władze PPL plany bardzo potrzebnej rozbudowy dwóch warszawskich lotnisk, w horyzoncie wieloletnim jest to z pewnością nierealne. Jeśli biorąc pod uwagę to, że na pełne efekty rozbudowy tych dwóch lotnisk trzeba będzie czekać prawdopodobnie do końca bieżącej dekady, może to oznaczać pewną krótkoterminową szansę dla Radomia. Ta perspektywa jest jednak obciążona znacznym ryzykiem choćby dlatego, że w najbliższych latach linie operujące na kierunkach wakacyjnych mogą na rynku warszawskim „odpuścić” dodatkowy wzrost, szczególnie biorąc pod uwagę bieżące problemy dwóch głównych graczy niskokosztowych z flotami samolotów (w przypadku Ryanaira te problemy mogą przeciągnąć się na kolejne 2–3 lata).

Według obecnych władz PPL problemy radomskiego lotniska są spowodowane m.in. trzema czynnikami: brakiem decyzji środowiskowej zezwalającej na loty nocne, ograniczonymi godzinami, w których operacje cywilne mogą być prowadzone ze względu na prowadzone na lotnisku loty wojskowe (na lotnisku funkcjonuje 42 Baza Lotnictwa Szkolnego) oraz brakiem tzw. pokrycia radarowego – w związku z czym

<sup>6</sup> *Prognoza IATA 2023 dla CPK – Scenariusz Strategiczny na potrzeby inwestorskie, streszczenie*, grudzień 2023, <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/baza-wiedzy> [dostęp maj-czerwiec 2024].



w czasie gdy lotnisko jest otwarte dla ruchu cywilnego, może przyjąć tylko 8 samolotów cywilnych na godzinę<sup>7</sup>. Lotnisko wystąpiło o zmianę decyzji środowiskowej i zgodę na loty nocne. Z jednej strony uzyskanie możliwości lotów nocnych byłoby pewną zachętą dla przewoźników czarterowych, z drugiej ten pomysł wydaje się ryzykowny, bo takie operacje byłyby bardzo uciążliwe dla otoczenia lotniska. Problem hałasu w Radomiu, mimo minimalnej liczby operacji lotniczych już został odnotowany i wskazuje na kolejną istotną wadę projektu. Jest nią fatalne usytuowanie drogi startowej i drogi podejścia od strony zachodniej w relacji do istniejącej zabudowy. Na ścieżce podejścia od tej strony mieszkają tysiące ludzi – bezpośrednio kilkaset metrów od progu pasa startowego zaczynają się jednorodzinne osiedla Długojów i Glinice, a nieco dalej jedno z największych w Radomiu osiedli wielorodzinnych – Ustronie. Pierwsze bloki tego osiedla są położone zaledwie ok. 2 km od progu pasa, co, niezależnie od omówionej już fatalnej lokalizacji lotniska na mapie Mazowsza, oznacza równie złą lokalizację w obrębie samego miasta. Warto przypomnieć, że właściciel lotniska jest zobowiązany do przygotowania analizy porealizacyjnej inwestycji, na bazie której wyznaczony będzie tzw. Obszar Ograniczonego Użytkowania. W odniesieniu do pozostałych dwóch argumentów – problemu współużytkowania z wojskiem i braku tzw. pokrycia radarowego, wydaje się, że należy potraktować te problemy jako szanse – współpraca z wojskiem i możliwość dofinansowania przez wojsko ewentualnej poprawy pokrycia radarowego są, biorąc pod uwagę fatalne wyniki finansowe, szansą dla lotniska.

Dyskusja o perspektywach lotniska w Radomiu powinna być prowadzona z uwzględnieniem jego słabych i silnych stron. Z pewnością atutem lotniska jest nowoczesna infrastruktura, w tym pas startowy o długości 2,5 km, jak również duża powierzchnia – 375 ha, czyli ok. połowa powierzchni warszawskiego lotniska Chopina, z tego ok. 125 ha to teren współużytkowany z wojskiem. Być może w tym kierunku należy poszukiwać szans dla lotniska. Jednym z obszarów mogłoby być rozszerzenie współpracy z wojskiem. Obecna sytuacja geopolityczna jest impulsem do działań zwiększających wykorzystanie infrastruktury lotniskowej przez wojsko. Takie działania już się odbywają np. we Wrocławiu, Krakowie, Pyrzowicach czy Zielonej Górze. Być może również lotnisko w Radomiu mogłoby na takich działaniach skorzystać dzięki większej partycypacji wojska w utrzymaniu obiektu. Innym kierunkiem mogłoby być przyciągnięcie inwestora/inwestorów z branży lotniczej, którzy na bazie nieruchomości i infrastruktury lotniskowej, ale też wykorzystując wysoko wykwalifikowaną siłę roboczą w Radomiu rozwinęliby produkcję komponentów lotniczych. Warto zauważyć, że ta branża przeżywa obecnie prawdziwą hossę, co może być pewną szansą dla lotniska i dla całego miasta, które będzie w ciągu kolejnych kilkunastu lat ponosiło część kosztów utrzymania tego obiektu.

<sup>7</sup> Ł. Malinowski, *Radom – loty wojskowe przeszkadzają cywilnym*, 16 maja 2024., <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/radom-loty-wojskowe-przeszkadzaja-cywilnym-20920.html> [dostęp maj–czerwiec 2024].

---

**Tomasz Wardak**

ekonomista / economist

e-mail: wardaktomasz@gmail.com



cytacja:

Wardak T., 2025, *Port Lotniczy Warszawa-Radom – podsumowanie początkowego okresu działalności*, MAZOWSZE Studia Regionalne, 52, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa, s. 103–112, <https://www.doi.org/10.21858/msr.52.05>

---