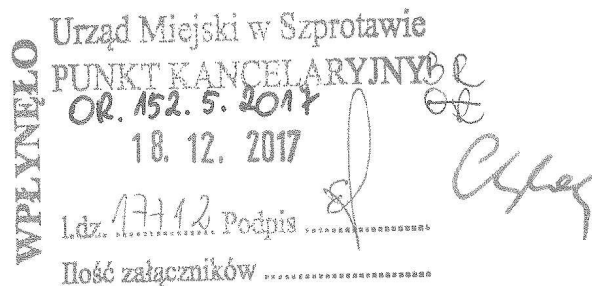


Ewelina Poźniak

Od: Poczta Ratusz <ratusz@szprotawa.pl>
Wysłano: 18 grudnia 2017 12:07
Do: Jarosz Karina; Radziszowska Beata; Poźniak Ewelina; a.praczyk@szprotawa-um.pl
Temat: FW: Petycja do Państwa Radnych miasta Szprotawa
Załączniki: szprotawa1.PNG; szprotawa2.PNG
Ważność: Wysoka

From: Adam Fularz [mailto:adam.fularz@wieczorna.pl]
Sent: Monday, December 18, 2017 11:52 AM
To: ratusz@szprotawa.pl
Subject: Petycja do Państwa Radnych miasta Szprotawa
Importance: High



Petycja do
Szanowni Państwo
Radni miasta SZPROTAWA

Petycja o zmianę decyzji o likwidacji lotniska z pasem utwardzonym dla miasta Szprotawa

Informacja o formie wnioskowanej odpowiedzi

Proszę o zamieszczenie petycji w BIP. Moje dane osobowe mogą zostać użyte. Odpowiedź powinna być w formie uchwały. Radni miasta powinni się określić, czy popierają decyzję o likwidacji lotniska z pasem utwardzonym obsługującego miasto i czy są za czy przeciw zmianie decyzji o likwidacji w/w lotniska.

Treść petycji

Szanowni Państwo,

Jako ekonomista transportu uważam że na rynku lotnisk woj. lubuskiego potrzeba jest niewielka konkurencja- obecnie jest w tym regionie tylko jeden port lotniczy, podczas gdy w woj. mazowieckim działają 3 takie porty.

Obecnie działa tylko jedno lotnisko z długim pasem startowym w tym regionie. To jest zbyt mało zważywszy na powierzchnię tego regionu i jego liczbę mieszkańców, przez co samoloty biznesowe, czarterowe czy sportowe muszą lądować bardzo daleko od miasta Szprotawa. Utrudnia to biznesmenom szybki dostęp do tego miasta i regionu. Lotnisko komunikacyjne powstałe poprzez odtworzenie funkcji lotniczej na zlikwidowanym lotnisku ożywiłoby lotnictwo biznesowe, sportowe etc. na południu województwa.

Niewielki port lotniczy mógłby już niedługo zacząć funkcjonować w Wiechlicach. Infrastruktura już istnieje i jest posiadana przez władze miasta, które posiadają drogi kołowania czy także pas startowy, ale są znaczne braki. Jest to spowodowane podjęciem decyzji o likwidacji lotniska. Decyzja ta jednak powinna być zmieniona, z tego powodu że miasta wielkości Szprotawy w Polsce i na świecie posiadają lotniska, podczas gdy w gminie Szprotawa lotnisko się likwiduje. Wnoszę o uwzględnienie istnienia lotniska Szprotawa w przyszłości.

Uzasadnienie

Koszt budowy samego pasa startowego to ok. 106 mln PLN wg kosztorysu dla lotniska we wsi Szymany. W Wiechlicach wpływy z podatków przy innym wykorzystaniu tego terenu nigdy nie pokryją kosztów jakie poniesiono na budowę samego tylko pasa startowego.

Dlatego też w przypadku negatywnej odpowiedzi radnych na w/w petycję bez dołączenia prognozy dowodzącej o pokryciu kosztów mającej zostać zlikwidowanej infrastruktury lotniczej o wartości szacunkowej ok. 220 mln PLN (szacunkowy koszt podobnego portu lotniczego w innym regionie Polski) istnieje prawna możliwość odpowiedzialności majątkowej przez osoby podejmujące decyzję w tej sprawie.

Decyzja o likwidacji majątku o wartości ponad 200 mln PLN (sam pas startowy jest wart ok. 106 mln PLN) jest decyzją bardzo kontrowersyjną ekonomicznie. Prawodawstwo daje możliwość dochodzenia od radnych pokrycia sumy różnicy pomiędzy wartością zlikwidowanego pasa startowego a zdyskontowanymi przyszłymi wpływami podatkowymi z tytułu wykorzystania pasa startowego lotniska jako drogi dojazdowej.

Istnieje prawna możliwość dochodzenia od osób podejmujących decyzje kosztów z tytułu straty gospodarczej jaką jest samo tylko zniszczenie pasa startowego o wartości ok. 106 000 000 PLN co czyni pozostałą infrastrukturę lotniczą- bezużyteczną.

Ponadto koszt utraconych korzyści może być znaczny- bowiem likwidacja lotniska oznacza brak dostępności lotniczej całego południa województwa. Osoby podejmujące decyzję o zmianie wykorzystania pasa startowego mogą zostać obciążone kosztami finansowymi tej decyzji- w tym kosztami majątku jaki może zostać bezpowrotnie zlikwidowany.

W wielu regionach Polski działają lotniska które są lotniskami powojskowymi. Lotnisko w Szprotawie- Wiechlicach ma już zamknięty pas startowy o pierwotnej długości 2500 m., o szacunkowej wartości ok. 106 mln PLN pomniejszonej o deprecjację (koszt pasa startowego nowego we wsi Szymany o takich parametrach to właśnie 106 mln PLN).

Jest to infrastruktura wystarczająca aby obsługiwać z tego lotniska samoloty general aviation, loty biznesowe, a takie plany już miały miejsce.

Wnoszę petycję aby:

- zmieniono decyzję o likwidacji lotniska na decyzję o ponownym otwarciu lotniska dla celów sportowych, general aviation etc.
- w regionie powinno powstać drugie lotnisko które oferowałyby utwardzony pas startowy i niższe stawki dla samolotów małych, biznesowych, general aviation.

Wnoszę petycję także o to aby możliwie szybko doposażono port lotniczy w pomoce nawigacyjne (GPS, NDB) co umożliwi bardziej bezpieczną obsługę połączeń lotniczych oraz umożliwi przyjmowanie większych i bardziej ekonomicznych typów samolotów. Spowoduje to zmniejszenie dotacji do utrzymania samego lotniska.

Wnoszę także o przystosowanie obecnych niektórych budynków - w postaci jednego z budynków powojkowych w pobliżu- np. schronohangaru- do celów lotniczych. Wystarczą istniejące już obiekty i budowle. Koszt inwestycji w uruchomienie lotniska nie będzie więc zbyt wielki.

Powojkowe lotnisko Wiechlice już istniało i możliwa jest jego reaktywacja, ale:

- pas startowy nie był spoinowany ani nie uzupełniano pęknięć i nie wymieniano tych najbardziej zużytych płyt
- nie ma na nim zbyt wielu pomocy nawigacyjnych. Proponuję wyposażenie portu w pomieszczenia techniczne poprzez adaptację jakiegoś istniejącego obiektu, wieżę dla kontrolerów lotów (modułową zbudowaną z kontenerów, na wzór wieży tymczasowej w porcie lotn. Modlin), agregat GPU, stację paliwa lotniczego, NDB ew. system GPS.

Porty lotnicze z powodzeniem funkcjonują w 27- tysięcznym Szczytnie (Port Lotniczy Szymany), w 4-tysięcznym Babimoście i w 23- tysięcznym Goleniowie.

Powtarzaniem mitem w mediach tabloidowych i kolorowych jest jakoby lokalne lotniska obsługujące np., 30- 40 tysięcy pasażerów rocznie - były nierentowne. Analizy wykonane dla port lotniczego Świnoujście- Heringsdorf pokazują że port lotniczy dokłada się do lokalnej gospodarki kwotą ok. 12 mln PLN odejmując dotacje do utrzymania portu lotniczego.(por. http://www.gemeinde-ostseebad-heringsdorf.de/ris/formular/gutachten_flughafen_heringsdorf.pdf) Utrzymanie małego, regionalnego portu lotniczego też nie pochłania wielkich dotacji- w krajach UE jest to średnio kilkaset tys. euro rocznie. Koszty utrzymania portu lotniczego są podobne jak koszty utrzymania zółbka. Niemniej część ekspertów, zwykle nie mających wykształcenia ekonomicznego, podnosi mit rzekomej nierentowności małych portów lotniczych, wbrew profesjonalnym obliczeniom ekonomistów, takich jak analiza dla portu Heringsdorf, przytoczona powyżej. Owe osoby skupiają się tylko na temacie małych wpływów z ruchu lotniczego w prowincjonalnych portach lotniczych, nie pokrywających kosztów ich utrzymania. Pomijają oni zupełnie błędnie fakt wpływu dodatkowego ruchu turystycznego wygenerowanego przez lotnisko pasażerskie- na lokalną gospodarkę. Ten efekt jest na tyle silny i istotny, że nawet przy niewielkich przewozach pasażerskich przeważa nad stratami generowanymi przez dotacje udzielane przez władze dla zrównowazenia bilansów małych lokalnych i regionalnych portów lotniczych.Straty dla lokalnych gospodarek polskiej prowincji związane z likwidacją lokalnych i regionalnych portów lotniczych możemy oszacować, na podstawie danych dla portu lotniczego Heringsdorf przytoczonych powyżej, na kwotę ok. 130 milionów PLN rocznie, zakładając że wszystkie te lokalne porty lotnicze działałyby na rynku w takim modelu biznesowym jak port lotniczy Heringsdorf- czyli jako sezonowe porty pasażerskie zorientowane pod turystykę.

-jakie plany biznesowe ma UM Szprotawa w związku z pobliskim lotniskiem? Czy nie powinno się sporządzić jakiegoś dokumentu/ strategii dla lotniska, z określeniem tego czy potrzebna jest jego reaktywacja, oraz z określeniem źródeł finansowania? Czy nie powinien powstać osobny dokument tylko dla lotniska? Przecież w ostatnim roku w Polsce naprawiono 2-3 podobne lotniska (Krosno, Krywlany etc.), a w ostatnich latach naprawiono lotnisko we wsi Szymany kwotą ok. 205 mln PLN (o ile pamiętam). W niewielkich miejscowościach gdzie funkcjonują lotniska, np. w Nowym Kramsku k. Babimostu czy w Szymanach, często są dużym lub największym pracodawcą.

-czy planuje się pozyskanie np. aeroklubów, firm szkolących pilotów? W mieście wielkości Szprotawy powinien działać aeroklub. Choćby dla tego celu lotnisko powinno być naprawione i powinna zostać zainstalowana wyciągarka dla szybowców. Przecież lotniska aeroklubowe działają w miastach o podobnej jak Szprotawa wielkości. Tymczasem władze w odpowiedzi na zapytanie informują o całkowitej likwidacji lotniska.

-czy planuje się poszukiwanie inwestorów którzy potrzebują lotniska dla procesu technologicznego, np. producentów samolotów lekich, czy w ogóle producentów samolotów? W innych regionach kraju, np. w Mielcu czy Krośnie na Podkarpaciu, to się udało, i wokół lotnisk rozwinęła się produkcja samolotów. Zamiast likwidować pas startowy lotniska pod strefy gospodarcze, pozyskano inwestorów którzy potrzebują lotniska dla procesu produkcyjnego, np. samolotów. W ten sposób rozwinęto przemysł lotniczy. Tymczasem ta gałąź gospodarki w Szprotawie upadła. Możliwe jest gospodarcze wykorzystanie lotniska właśnie przez producentów samolotów czy innych urządzeń które wymagają dostępu do pasa startowego. Tak zrobiono w Krośnie i w Mielcu w jednym tylko województwie podkarpackim, o innych regionach kraju nie wspominając. Likwidacja lotniska niszczy jedyny najważniejszy atut tego terenu inwestycyjnego jakim jest właśnie lotnisko i jego pas startowy o wartości ok. 106 mln PLN (minus deprecjacja).

-czy władze nie zamierzają skorzystać z usług Urzędu Lotnictwa Cywilnego by dowiedzieć się co trzeba przesłać aby formalnie zalegalizować lotnisko na pasie startowym? W wielu miastach na powojskowych pasach startowych najpierw zalegalizowano lądowiska, później lotniska. W Mielcu lotnisko uzyskało dopuszczenie do obsługi 10 tys. pasażerów rocznie- i wymogi są znacznie mniejsze niż w przypadku pełnego portu lotniczego. Taka sama, ograniczona certyfikacja, powinna mieć miejsce w Żaganiu, bo początkowo w ruchu regularnym rozkładowym wątpliwe jest aby pasażerów było więcej niż kilka tys. rocznie. Tam dodano też stację paliwa lotniczego, by samoloty mogły tankować paliwo.

-czy zamierza się doprowadzić do naprawy spoin i pęknięć w płytach na pasie startowym i pozyskać na to środki finansowe?

Wnoszę petycję o zachowanie i odtworzenie drogi startowej Portu Lotniczego Szprotawa i odbudowę portu.

Wnoszę o drogę startową o dł. 2000 metrów z wykorzystaniem drogi startowej istniejącej powojskowej która byłaby naprawiona (wymianana spoin i spękanych płyt betonowych jeśli takie są), naprawę lub odbudowę drogi kołowania i płyty postojowej, przebudowę i modernizację budynku portu lotniczego jeśli się zachował (z tymczasową, modułową wieżą kontroli lotów wykonaną z kontenerów). Umożliwi to przyjmowanie samolotów.

Proszę o odpowiedź na petycję- opublikuję ją.
Załączam poprzednią odpowiedź:

--

Dzień dobry,

uprzejmie informuję, że odpowiedź na poniższą petycję otrzymał Pan 23 grudnia 2016 r., dowodem jest zwrotne potwierdzenie odbioru podpisane przez Asystentkę Zarządu Katarzynę Pekar. Petycja i odpowiedź znajdują się na BIP w zakładce: Petycje. Dla przypomnienia przesyłam skan odpowiedzi burmistrza i potwierdzenie odbioru. Ponadto informuję, że odpowiedź ta jest jednocześnie odpowiedzią na pozostałe Pańskie e-maile dotyczące reaktywacji tegoż lotniska:

Proponuję zatem zapoznać się z naszą odpowiedzią, z której jasno wynika, że nie ma możliwości reaktywowania byłego lotniska w Wiechlicach. Jest to w chwili obecnej Obszar Gospodarczy i stanowi główny potencjał inwestycyjny Gminy Szprotawa. Przesyłanie więc kolejnych e-maili przypominających jest bezprzedmiotowe.

W załączeniu skany, o których pisałam wyżej.

Z poważaniem,

Karolina Jarosz



Lotnisko w Wiechlicach

Utworzone w latach 30. XX wieku, początkowo jako szybowcowe. Wcześniej znajdował się tu poligon dla stacjonującej w szprotawskich koszarach artylerii polnej. Podczas I wojny światowej międzynarodowy obóz jeniecki. W czasie II wojny światowej niemiecka baza lotnicza (Fliegerhorst Sprottau) ze szkołą pilotów i halami naprawczymi. W latach 40. XX wieku Niemcy zbudowali betonowy pas startowy umożliwiający obsługę samolotów z silnikami odrzutowymi. Z lotniska w Szprotawie startowały samoloty biorące udział w napaści Niemiec na Polskę w 1939 roku. Po 1945 roku sowiecka baza lotnicza. W latach 60. XX wieku dobudowano hangary lotnicze, bunkier dowodzenia, magazyn atomowy i szereg innych obiektów. W roku ewakuacji wojsk radzieckich z Polski, tj. w 1992, na lotnisku w Szprotawie mieścił się Klucz Dowodzenia 149. Dywizji Lotnictwa Bombowego wraz z podległym mu 89. Pułkiem Lotnictwa Bombowego latającym na samolotach Su-24. Dowództwo w Szprotawie obejmowało także 42. Tannenberski Pułk Lotnictwa Bombowego Gwardii w Żaganiu (Stara Kopernia/Tomaszowo) oraz 3. Pułk Lotnictwa Bombowego w Krzywej. Czasowo w Szprotawie stacjonowała ponadto eskadra szturmowa helikopterów. Przebazowania samolotów wszystkich 3 pułków dokonali piloci ze Szprotawy. Personel został przerzucony pokładach Il-76 i An-42. Teren lotniska i przyległych koszar to obecnie osiedle mieszkaniowe i strefa przemysłowa.

wg UM Szprotawa

Merkuriusz Polski

Agencja Prasowa. W Krakowie od 3 stycznia 1661 r.



Adam Fularz, manager Radiotelewizji

Prezes Zarządu, Wieczorna.pl SP. Z O. O., ul. Dolina Zielona 24A, 65-154 Zielona Góra

Wydawnictwo Mercuriusz Polski

"Wieczorna.pl" sp. z o.o.

T +48604443623

F +442035142037

E adam.fularz@wieczorna.pl

Dolina Zielona 24a, PL 65-154 Zielona Góra

KRS 0000416514, NIP 9731008676, REGON 081032764

AGENCJA PRASOWA MERKURIUSZ POLSKI- Wieści i treści od 3 stycznia 1661

Informuję rozmówcę o przysługującym mu prawie do autoryzacji wypowiedzi udzielonych naszej agencji. Aby skorzystać z prawa, rozmówca niezwłocznie po udzieleniu wypowiedzi dla AP Mercuriusz Polski musi oznajmić że skorzysta z tego prawa. Czas na autoryzację wynosi 6 godzin od otrzymania przez rozmówcę zapisu jego słów.

TEKSTY

Każdego dnia Agencja Mercuriusz udostępnia kilka materiałów prasowych ze wszystkich regionów Polski. Dotyczą one najważniejszych wydarzeń w skali kraju, różnych dziedzin życia. Stanowi źródło informacji dla redakcji prasowych.

ZDJĘCIA

Na zamówienie abonenta udostępniamy serwis fotograficzny. Korzystają z niego serwisy internetowe i redakcje prasowe.

WIDEO

Na zamówienie abonenta udostępniamy serwis video. Korzystają z niego stacje telewizyjne.

_____ Informacja programu ESET Endpoint Security, wersja silnika detekcji 16591 (20171218)

Wiadomo❖❖ została❖a sprawdzona przez program ESET Endpoint Security.

<http://www.eset.pl> lub <http://www.eset.com>

_____ Informacja programu ESET Endpoint Security, wersja silnika detekcji 16591 (20171218)

Wiadomość została sprawdzona przez program ESET Endpoint Security.

<http://www.eset.pl> lub <http://www.eset.com>

_____ Informacja programu ESET Endpoint Security, wersja silnika detekcji 16592 (20171218)

Wiadomość została sprawdzona przez program ESET Endpoint Security.