

Renata Janiak

Od: Poczta Ratusz <ratusz@szprotawa.pl>
Wysłano: 20 kwietnia 2018 07:52
Do: Jarosz Karina; Chylak Paweł; Radziszowska Beata; Poźniak Ewelina; Janiak Renata;
Rubacha Józef
Temat: FW: [SPAM] Petycja do Państwa Radnych miasta Szprotawa

From: Adam Fularz [mailto:adam.fularz@wieczorna.pl]
Sent: Thursday, April 19, 2018 4:22 PM
To: ratusz@szprotawa.pl
Subject: [SPAM] Petycja do Państwa Radnych miasta Szprotawa

WPLYNEŁO
Urząd Miejski w Szprotawie
PUNKT KANCELARYJNY
OR. 152.1.2018
19. 04. 2018
Idz. 5898 Podpis
Ilość załączników

Akcja społeczna Agencji Prasowej Mercuriusz Polski

Akcja na rzecz zatrzymania likwidacji największych lotnisk województwa lubuskiego w miejscach atrakcyjnych turystycznie

Newsletter #2

propozycja przebudowy regionu w taki sposób by był bardziej atrakcyjne turystycznie

Petycja do Państwa Radnych miasta Szprotawa

oraz Petycja do
Szanowni Państwo
Członkowie Zarządu miasta Szprotawa

Petycja o zmianę decyzji o likwidacji lotniska z pasem utwardzonym dla miast Głogów, Lubin

--
Petycja o zmianę decyzji o likwidacji lotniska z pasem utwardzonym Wiechlice

Informacja o formie wnioskowanej odpowiedzi

Proszę o zamieszczenie petycji w BIP. Moje dane osobowe mogą zostać użyte. Odpowiedź może być w formie uchwały, choć moliwe są też inne formy udzielenia odpowiedzi. Odpowiedź powinna zawierać stanowisko zarządu, może też zawierać osobne zdania radnych w związku z likwidacją lotniska obsługującego w przeszłości miasto Żagań ale położonego poza administracyjnym terytorium miasta Żagań. Radni i czł. zarządu na niniejszą petycję powinni się określić, czy popierają decyzję o likwidacji lotniska z pasem utwardzonym obsługującego miasto Głogów, Lubin i czy są za czy przeciw zmianie decyzji o likwidacji w/w lotniska uchwałą rady tamtejszej gminy .

Treść petycji

Szanowni Państwo,

Jako ekonomista transportu uważam że na rynku lotnisk pasażerskich 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 pasażerskie 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 miast Żary, Żagań, Głogów, Lubin. Utrudnia to biznesmenom szybki dostęp do tego regionu. Konkurencja na rynku lotnisk może być konkurencją lokalizacji- nowe lotnisko komunikacyjne powstałe poprzez odtworzenie funkcji lotniczej na zlikwidowanym lotnisku ożywiłoby lotnictwo biznesowe, sportowe etc. na południu województwa.

Niewielki, sezonowy port lotniczy pasażerski mógłby już niedługo zacząć funkcjonować w Szprotawie. Infrastruktura już istnieje i jest posiadana przez kilka podmiotów, w tym przez Urząd Miejski, który posiada drogi kołowania czy podobno także pas startowy, ale są znaczne braki. Jest to spowodowane podjęciem decyzji o likwidacji lotniska przez gminę. Decyzja ta jednak powinna być zmieniona, z tego powodu że miasta wielkości Głogowa, Żar i Żagania w Polsce i na świecie posiadają lotniska, podczas gdy w gminie Szprotawa lotnisko się likwiduje. Wnoszę o uwzględnienie istnienia lotniska Głogów- Lubin w przyszłości.

Uzasadnienie

Dystans do dużych miast w okolicy generujących znaczny ruch czarterowy i rozkładowy:

Głogów: 49,6 km dystansu, 48 minut samochodem,

Lubin: 55,2 km dystansu, 58 minut szosą DK12

Polkowice: 39 minut samochodem, 40,7 km dystansu

Nowa Sól: 38,1 km dystansu, 42 minuty samochodem

Zary: 36,7 km, 39 minut samochodem

Bolesławiec: 36 minut, 35,8 km dystansu

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. Ponadto koszt utraconych korzyści może być znaczny- bowiem likwidacja lotniska oznacza brak dostępności lotniczej całego południa województwa. Tamtejsi radni w mojej ocenie winni wypłacić odszkodowanie za skutki ekonomiczne decyzji uchwałą Rady Gminy.

W wielu regionach Polski działają lotniska które są dostępne zarówno jako tory do jazdy samochodem, jak i lotniska sportowe/komunikacyjne. W woj. lubuskim w jego południowej części brak jest lotniska komunikacyjnego- pas startowy w Szprotawie jest własnością władz miasta, ale jest użytkowany jedynie jako dr. samochodowa, mimo że mógłby on działać zarówno jako lotnisko i tor samochodowy, jak np. w Kamieniu Śląskim. Obie funkcje można połączyć aby zwiększyć rentowność tego obiektu.

Lotnisko w Szprotawie- Wiechlicach ma już zamknięty pas startowy o pierwotnej długości 2500 m., o szacunkowej wartości ok. 100 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, rozkładowe loty pasażerskie, a takie plany już miały miejsce. Typ samolotu używany dla połączeń pasażerskich z lotniska z którego dopiero zaczyna się wznawiać połączenia pasażerskie i początkowo popyt nie będzie duży, to np. Saab 340. Takie samoloty posiada między innymi polski przewoźnik Sprintair S.A. Tak ożywiano ruch na lotnisku Olsztyn- Szymany- na początek loty oferowały niewielkie maszyny.

Wnoszę petycję aby:

- zmieniono decyzję podjętą uchwałą Rady Gminy o likwidacji lotniska na decyzję o ponownym otwarciu lotniska dla celów sportowych, general aviation etc.

- w regionie powinno powstać drugie lotnisko które oferowałoby utwardzony pas startowy i niższe stawki dla samolotów małych, biznesowych, general aviation. Funkcję lotniska łączyłoby ono z obecną funkcją toru do jazdy samochodem, co jest możliwe, nie wyklucza się i jest praktykowane np. w Kamieniu Śląskim.

- uruchomiono dotowane loty z lotn. Lubin- Głogów w Szprotawie do Warszawy w sezonie letnim, co najmniej 2 razy w tygodniu, w poniedziałki rano (albo w niedziele wieczorem) i w piątki wieczorem, poprzez przedłużenie istniejących lotów Warszawa- Babimost do Wiechlic. Czas przelotu na trasie Wiechlice- Babimost- Warszawa wynosiłby około 1,2 godziny. Loty byłyby dotowane przez władze samorządowe (miejskie i wojewódzkie), jak w przypadku połączenia Zielona Góra- Warszawa które także jest dotowane ze środków publicznych. Kwotę rocznej dotacji szacuję na 2-3 miliony PLN. Rozpisanoby przetarg na obsługę takich połączeń przez przewoźników.

Jak pasowałyby gdyby linie lotnicze LOT w przypadku aneksacji umowy z Woj. Lubuskim, lub inne linie konkurencyjne, realizowałyby także połączenia do lotniska Wiechlice w południowej części województwa? Pas startowy w Wiechlicach miał przed rozbiórką 2,5 tys. metrów startowych. Lotnisko obsługiwałoby miasto Żary i region południa województwa. Dwie pary lotów tygodniowo przedłużonoby o ok. 80 km dalej z lotniska Babimost.

Relacja: Warszawa- Zielona Góra/ międzylądowanie Babimost- i dalej do Wiechlic.

Proponuje się 2 laty tygodniowo- w piątki wieczorem/ powrót sobota nad ranem, oraz w niedziele wieczorem/ powrót poniedziałek nad ranem, zakładany jest w tym celu niewielki terminal oraz podstawowe wyposażenie, np. agregat GPU. Koszty niezbędnych napraw i pomocy nawigacyjnych (ILS, DME) to minimum kilka mln PLN.

Wnoszę petycję także o to aby możliwie szybko doposażono port lotniczy w pomoce nawigacyjne (NDB lub ILS) co umożliwi bardziej bezpieczną obsługę połączeń lotniczych oraz umożliwi przyjmowanie większych i bardziej ekonomicznych typów samolotów pasażerskich- np. airbusów i boeingów. Spowoduje to spadek cen biletów, wzrost liczby pasażerów i wzrost rentowności połączeń lotniczych rozkładowych do Wiechlic a także spowoduje zmniejszenie dotacji do utrzymania połączeń lotniczych jak i utrzymania samego lotniska.

Wnoszę także o przystosowanie obecnych niektórych budynków - w postaci jednego z budynków powojkowych w pobliżu- np. schronohangaru- do odprawy 33 pasażerów w przylocie i odlocie. Dla początkowo niewielkiej liczby pasażerów nie ma potrzeby budowy terminalu pasażerskiego. Wystarczą istniejące już obiekty i budowle. Koszt inwestycji w uruchomienie połączeń pasażerskich nie będzie więc zbyt wielki.

Powojkowe lotnisko Wiechlice już istnieje, 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 terminal pasażerski zdolny do obsługi 33 pasażerów jednorazowo w odlocie 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 lub ILS ew. system GPS.

brak jest połączeń pasażerskich które są ekonomicznie możliwe. Połączenia miałyby na przykład charakter turystyczny, odbywałyby się np. tylko latem i tylko w weekendy.

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

Powtarzanym 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 żłobka. Niemniej część ekspertów, zwykle nie mających wykształcenia ekonomicznego, podnosi mitem 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 zrównoważenia 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 na południu województwa? 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 dla obsługi Żar i Żagania powinien działać aeroklub i takowy działał gdy lotnisko to było lotniskiem szybowcowym. Choćby dla tego celu lotnisko powinno być naprawione i powinna zostać zainstalowana wyciągarka dla szybowców. Przecież lotniska aeroklubowe mają prawie wszystkie miasta podobnej jak aglomeracja Żary/ Żagań 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 lekkich, 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 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, Żarach i Żaganiu upadła.

-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 powojkowych 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 Wiechlicach, 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?

Reasumując

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

Wnoszę o drogę startową o dł. 2100 metrów z wykorzystaniem drogi startowej istniejącej powojkowej która byłaby naprawiona (wymiana 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.

Uruchomionoby planowe loty rejsowe do innych miast Polski- proponuję loty do Warszawy (raz czy dwa razy w tygodniu, np. w piątki wieczorem i w niedziele wieczorem)- loty te byłyby dotowane. Lotnisko pasażerskie działałoby tylko raz-dwa razy w tygodniu.

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 powojkowymi. 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 oferowałoby 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.

Powtarzanym 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 żłobka. 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 zrównoważenia bilansów małych lokalnych i regionalnych portów lotniczych.Straty dla lokalnych gospodarstw 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 gospodarce 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 przestać aby formalnie zalegalizować lotnisko na pasie startowym? W wielu miastach na powojkowych 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 Szprotawie, 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. 2100 metrów z wykorzystaniem drogi startowej istniejącej powojkowej 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 (...). 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,

Karina Jarosz

Sekretarz Gminy

Wydz. Administracyjno-Organizacyjny



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 Żaganii (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

Proszę o odpowiedź na petycję- opublikuję ją.

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.