

Iwona Stańczak

Od: Poczta Ratusz <ratusz@szprotawa.pl>
Wysłano: piątek, 5 marca 2021 13:46
Do: Prokop Iwona; Radziszowska Beata; Stańczak Iwona
Temat: FW: Pismo przedsądowe w sprawie lotniska Wiechlice

Do zarejestrowania

From:
Sent: Friday, March 5, 2021 1:10 PM
To: ratusz@szprotawa.pl
Subject: Pismo przedsądowe w sprawie lotniska Wiechlice

Urząd Miejski w Szprotawie
PUNKT KANCELARYJNY
OR. 15.3.2021
05.03.2021
Ldż. 4804/4
Ilość załączników

Do Państwa Radnych Gminy Szprotawa

Państwo, Redakcja zauważa że:

1. W pobliżu leżą miasta Głogów, Lubin znaczne ośrodki miejskie
2. otwarto lotnisko BER w Berlinie, rynek lotniczy po polskiej stronie upada na rzecz lotniska w Berlinie. Lotnisko w Szprotawie mogłoby obsługiwać doloty do planowanego lotniska centralnego w lokalizacji pod Warszawą. Sprzygraniczy rynek lotniczy oddano bez walki dla strony niemieckiej i nowego portu BER.

Redakcja prowadzi portal "www.elubuska.pl" w którym opisuje bezkuteczne próby uratowania rynku lotniczego w zachodniej Polsce przed wrogim przejęciem, o którym oficjalnie wiadomo było od ponad dekady. Redakcja pisała:

Berlin Brandenburg International będzie głównym portem lotniczym dla mieszkańców zachodniej Polski - oznajmił rzecznik Berlińskich Portów Lotniczych Eberhard Elie. Według jego opinii, już teraz pasażerowie z Polski stanowią ok. 10 procent wszystkich korzystających z berlińskich lotnisk. Udział Polaków w wylotach z Niemiec, zdaniem Eberharda Elie, będzie się w przyszłości zwiększać. Już dziś widoczny jest znaczny odsetek mieszkańców Szczecina, Poznania i Wrocławia, którzy chętniej korzystają z berlińskich lotnisk Tegel, Schönefeld i Tempelhof, niż z warszawskiego Okęcia. Niemcy cieszą się szczególną popularnością wśród Polaków latających do Anglii czy Irlandii. Po powstaniu BBI nasi obywatele będą mogli wybierać też trasy do krajów Azji. Już dziś mówi się o Bangkoku czy być może Chinach i Korei Południowej. Czy wrocławskie lotnisko powinno się bać BBI? Eberhard Elie zapewnia, iż lokalne porty lotnicze nie tracą i nowe niemieckie lotnisko nie będzie dla nich konkurencją. Mówi nawet o możliwości współpracy, a nawet uzyskaniu dodatkowego dochodu. Polskie porty lotnicze we Wrocławiu, Poznaniu czy w Szczecinie oferowałyby loty na berlińskie lotnisko. Przede wszystkim dla tych, którzy chcieliby lecieć z BBI dalej. Ale nawet rzecznik BBI przyznał, iż coraz więcej Polaków będzie chętniej latało na urlopy, czy podróżowało do Ameryki i Azji z Berlina niż z Warszawy. Powstanie BBI jest szansą na polepszenie współpracy polsko-niemieckiej – uważa attache Daniel Lissner. Pociągiem czy samochodem trasę z Wrocławia do Berlina pokonuje się dziś w ciągu 5-6 godzin. To ma się już niedługo zmienić. Na BBI będzie można się dostać wprost z pociągu, gdyż dworzec kolejowy będzie umiejscowiony w centrum budowanego portu lotniczego. Jak przyznają przedstawiciele Berlin Brandenburg International trwają rozmowy z kierownictwem niemieckich kolei, aby czas podróży ze stolicy Dolnego Śląska na lotnisko skrócić do 3 godzin. Jeżeli porównamy ile trwa podróż PKP z Wrocławia do Warszawy, a później dodamy koszty przejazdu i czas, który stracimy jadąc na Okęcie, to wniosek nasuwa się sam. Autostrada w kierunku Niemiec jest w budowie, ale do 31 października 2011 roku, czyli do daty oddania do użytku portu BBI – będzie w całkiem niezłym stanie nawet po stronie polskiej. W Niemczech już teraz budowane są łączniki i zjazdy umożliwiające łatwy i wygodny dojazd na BBI od strony Polski. Pytanie zatem, ilu będzie chętnych, aby skorzystać z ewentualnej usługi wrocławskiego lotniska proponującego doloty do Berlina? Raczej niewielu - jeśli spojrzymy na dzisiejsze koszty przelotów i wzrastające ceny paliwa. No i pytania do naszych decydentów. Czy będą jedynie zbijać polityczny kapitał na protestach, kiedy to berlińskie lotnisko będzie czerpało zyski z polskich pasażerów? (...)

wg <http://www.portlotniczy.zielonogorska.pl/2011/11/z-czasopisma-stosunki-o-nowym-portcie.html>

Wnosze o ponowne zbadanie sprawy lotniska.
Pozdrawiam,

Dzień dobry,

uprzejmie informuję, że odpowiedź na poniższą petycję otrzymał Pan 11 i 23 lipca 2018 r., dowodem są zwrotne potwierdzenia odbioru podpisane przez Specjalistę ds. logistyki (...). Petycja i odpowiedź znajdują się w BIP w zakładce: Petycje. Przesyłam skan potwierdzenia odbioru pism.

Proponuję zatem zapoznać się z naszymi odpowiedziami, z których 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.

Pozdrawiam,

Karina Jarosz

Sekretarz Gminy Szprotawa

tel. +48 68 376 22 36, 501 529 031

----- Forwarded message -----

Od:

Date: pon., 9 kwi 2018 o 23:09

Subject: Pytania prasowe- odpowiedzialność finansowa za straty

To: <ratusz@szprotawa.pl>

Szanowny Pan Burmistrz miasta Szprotawa

Zwracałem się do Pana z wnioskiem o naprawę i modernizację tutejszego portu lotniczego celem przyjmowania lotów pasażerskich, motywując to argumentami ekonomicznymi. Dołączyłem argumentację, i analizy dowodzące że stan w którym lotnisko jest nieczynne dla ruchu pasażerskiego, prowadzi do zapaści gospodarczej i strat. Pana urząd zaś odpisał że będzie kontynuować swój plan rozbiórki lotniska.

Przypominam na podstawie ustawy o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy publicznych za rażące naruszenie prawa (DzU z 2011 r. Nr 34, poz. 173) że może być Pan poproszony o wypłatę odszkodowania na rażące naruszenie prawa poprzez nie zastosowanie się do wniosku ekonomisty o naprawę tutejszego portu lotniczego.

Należać się mieszkańcom miasta od Pana może odszkodowanie w wysokości 100 mln PLN za każdy rok, w jakim, mimo moich ponagleń, nie zrealizował Pan mojego pomysłu na poprawę kondycji lokalnej gospodarki poprzez odtworzenie, naprawę lotniska tak by mogło ono obsługiwać ruch turystyczny.

Aby oszacować kwotę strat jakie wygenerował Pan nie słuchając mojego wniosku, posłużyłem się opracowaniami innych ekonomistów. Ustaliłem że ograniczenie dochodu mieszkańców gminy mogło w wyniku Pana działalności (wg mnie biernej w kwestii lotniska) sięgać

nawet 9- 10 % w przypadku Pana gminy. W przypadku obliczeń dla gminy Heringsdorf zamknięcie lotniska pasażerskiego spowodowałoby ograniczenie dochodu mieszkańców o 9,8%

Analizy wykonane dla port lotniczego Świnoujście- Heringsdorf pokazują że port lotniczy dokłada się do lokalnej gospodarki kwotą ok. 25,4 mln euro, a jego działalność daje dodatkowe ok. 12 mln PLN wpływów podatkowych odejmując dotacje do utrzymania portu lotniczego.(por. http://www.gemeinde-ostseebad-heringsdorf.de/ris/formular/gutachten_flughafen_heringsdorf.pdf)

Utrzymanie małego, regionalnego portu lotniczego nie pochłania wielkich dotacji- w przywołanym przykładzie jest to średnio kilkaset tys. euro rocznie- w roku 2011 było to ok. 506 tys. euro deficytu. Koszty utrzymania portu lotniczego są podobne jak koszty utrzymania złobka.

Bazując na profesjonalnych obliczeniach ekonomistów, takich jak analiza dla portu Heringsdorf, przytoczona powyżej, stwierdzam że mimo małych wpływów z ruchu lotniczego w prowincjonalnych portach lotniczych, nie pokrywających kosztów ich utrzymania, pominięcie zupełnie błędnie faktu wpływu dodatkowego ruchu turystycznego wygenerowanego przez lotnisko pasażerskie- na lokalną gospodarkę- jest karygodnym i kosztownym błędem na jaki zwracałem uwagę w przesłanej korespondencji.

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 dokładnie obliczyć, na podstawie danych dla portu lotniczego Heringsdorf.

Wnoszę więc o udzielenie informacji, co Pan sądzi o owych obliczeniach.

Uzasadnienie obliczeń odszkodowania- w jęz. niemieckim

- Dochody i wydatki lotniska oraz jego deficyt

1160 Tsd. € standen im Jahr 2011 Erlöse in Höhe von 655 Tsd. gegenüber. Die Differenz in Höhe von 506 Tsd. €

- ruch lotniczy

Im Jahr 2012 landeten nach Unterlagen des Flughafens rd. 11 Tsd. Passagiere mit Linienmaschinen in Heringsdorf

- obliczenie wpływów z turystyki

- Zahl der Einreisepassagiere pro Jahr: 11600
- durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen: 7
- durchschnittliche Pro-Kopf-Ausgaben pro Tag in € : 100
- daraus ergeben sich jährliche Gesamtausgaben in € : 8120000

- straty w przypadku gdyby brak było wpływów z turystów przybywających przez lokalne lotnisko

Landkreis VorpommernGreifswald
nach den oben dargestellten Berechnungen auf Grund der entfallenden Ausgaben in Hotels pro Jahr einen Umsatzverlust von insgesamt rd. 20,9 Millionen €
rd. 80% auf die Gemeinde Heringsdorf entfallen,
also rd. 16,9 Millionen € jährlich.

Flughafenbetrieb Gästezahlen Summe
Wirkung in Millionen € pro Jahr
Ebene des Landkreises 1,947 20,933 22,880
Ebene des Landes 2,123 23,288 25,411

Unter der Annahme,

dass der Anteil Heringsdorfs am Produktionswert des Landkreises näherungsweise seinem Anteil an der Bevölkerung des Landkreises entspricht - die Einwohnerzahl des Landkreises beträgt 244 Tsd., die Heringsdorfs 9,3 Tsd., der Anteil ist 3,8% - lässt sich der Produktionswert Heringsdorfs auf 297 Millionen € schätzen. Die Wirkung einer Flughafenschließung (22,9 Millionen) hätte einen Anteil am Produktionswert Heringsdorfs (297 Millionen) von rd. 7,7%.

(...)

Ergebnis:

Die bei einer Flughafenschließung zu erwartenden jährlichen Steuerausfälle (3 Millionen) betragen das Sechsfache des Flughafendefizits (0,5 Millionen). Der dem Landkreis VorpommernGreiswald entsprechende Anteil am Steuerrückgang (448 Tsd. €) wäre etwa ebenso groß wie die Deckungslücke des Flughafens. Die Haushaltssituation des Kreises würde nicht entlastet, für das Land würde sich die Haushaltslage sogar deutlich verschlechtern.

(...)

1. Eine Schließung des Flughafens und ein Wegfall der mit Linienmaschinen anreisenden Passagiere hätte für den Landkreis Vorpommern-Greifswald einen Umsatzrückgang von jährlich 22,9 Millionen € bzw. für das Land Mecklenburg-Vorpommern insgesamt einen Umsatzrückgang von 25,4 Millionen € zur Folge.
2. Durch den Umsatzrückgang würden sich die Steuereinnahmen des Landes Mecklenburg-Vorpommern um jährlich rd. 3 Millionen € verringern, davon entfielen rd. 448 Tsd. auf den Landkreis VorpommernGreifswald, 57 Tsd. auf die Insel Usedom und 17 Tsd. auf Heringsdorf.
3. Der zu erwartende Rückgang der öffentlichen Einnahmen übersteigt die Differenz zwischen den Ausgaben und Einnahmen des Flughafens (jährlich minus rd. 0,5 Millionen €) um das Sechsfache. Das zur Entlastung des defizitären Haushalts des Landkreises und anderer Haushalte
30
Mecklenburg-Vorpommerns verfügbare Volumen öffentlicher Landesmittel würde sich deutlich verringern. Das angestrebte Ziel einer Entlastung der Haushaltssituation würde nicht nur nicht erreicht, die Situation würde sich sogar verschlechtern.
4. Das Volkseinkommen Usedom beruht zu mehr als der Hälfte auf der überregionalen Nachfrage nach dem Angebot von Dienstleistungen des Fremdenverkehrssektors. Würde Usedom von der überregionalen Kaufkraft abgeschnitten, hätte dies gravierende negative Auswirkungen auch auf das langfristige Entwicklungspotential seiner Wirtschaft und auf die Lebensbedingungen der Bevölkerung.
5. Der Fremdenverkehr ist der entscheidende Export-Basis-Sektor der Region. Er ist ein unverzichtbarer Faktor für das Angebot von Arbeitsplätzen und für die Kompensation der Geburtendefizite durch Zuwanderungen vor dem Hintergrund der wachsenden Konkurrenz zwischen Wachstums- und Entleerungsgebieten um junge Arbeitskräfte.

Fazit:

Der ökonomische Nutzen des Flughafens übersteigt den betrieblichen Aufwand so deutlich, dass man den Flughafen in Betrieb nehmen müsste, wenn er nicht schon geöffnet wäre.

wg http://www.gemeinde-ostseebad-heringsdorf.de/ris/formular/gutachten_flughafen_heringsdorf.pdf



A, 65-154 Zielona Góra

Władze miasta - pan Burmistrz- twierdziły że teren lotniska nie jest przygotowany pod względem technicznym do wznowienia działalności- jako powód podał brak odpowiedniej infrastruktury technicznej.

Pisze też "poza tym stan pasa nie pozwoliłby na prawidłowe funkcjonowanie lotniska".

Burmistrz pisze że na terenie lotniska, na pasie startowym utworzył on Obszar Gospodarczy Szproawa. Pisze on że jest to "w większości niezagospodarowany teren o pow. 200 hektarów"- co jest niezgodne ze stanem faktycznym, ponieważ obszar ten pierwotnie zagospodarowano jako lotnisko nakładem ponad 100 mln PLN kapitału licząc po minimalnych kosztach budowy takiej infrastruktury współcześnie.

Burmistrz twierdzi jakoby pas lotniska dzielił "tereny inwestycyjne na pół"- jest to tylko jego punkt widzenia, ponieważ równie prawdziwym jest stwierdzenie że na zdającym do ożywienia i reaktywacji pasie startowym lotniska przewidziano zabudowę. Według koncepcji jaką w swoim liście opisał pan Burmistrz, pas startowy lotniska ma się zamienić w zwykłą drogę dla samochodów. 1/6 szerokości pasa startowego ma stanowić drogę dojazdową do działek.

—Top lotnisko stworzyło całą dzielnicę Wiechlice.

W lutym przyszłego roku okaże się, czy ukraińska firma kupi pas startowy wraz z przyległymi do niego gruntami w Wiechlicach. Wiechlice to była olbrzymia baza wojsk radzieckich. W czasach Związku Radzieckiego była jednym z większych wojskowych lotnisk w kraju. Dziś po armii ZSRR zostały tylko ruiny i rozsiane dookoła betonowe hangary, w których stacjonowały odrzutowce. Ukraiński interes Na lotnisku, którego właścicielem jest urząd miasta w Szprotawie, został także olbrzymi pas startowy. Właśnie nim zainteresowała się ukraińska firma. Jej nazwy szprotawski magistrat jednak nie zdradza. - Ukraińcy chcą kupić cały pas wraz z terenem dookoła niego - informuje burmistrz Franciszek Sitko. W sumie ok. 300 hektarów gruntu. Wigilie miejskie i jarmarki świąteczne w Lubuskiem [PROGRAM IMPREZ] Z roku na rok rośnie liczba urodzeń w żagańskim szpitalu Na Vivus.pl pożyczka do 3000zł dla nowych klientów. rroso0% SPONSOROWANE Lubuski Sportowiec Roku 2017 | Eksperti finiszują, Czytelnicy wybierają! Firma z Ukrainy, która chce osiedlić się w Wiechlicach, zajmuje się coraz bardziej popularną małą awiacją. - Oferują obsługę lotów małych samolotów używanych przede wszystkim przez biznesmenów - tłumaczy burmistrz. Powojenny pas startowy doskonale nadaje się do obsługi startów i lądowania awionetek. Obsługa lotów miałyby być jednak tylko częścią ukraińskiego interesu. Firma ma zamiar wybudować na byłym lotnisku również salon sprzedaży samolotów dla biznesmenów. W Wiechlicach samoloty te byłyby od

razu oblatywane. Do tego doszłaby możliwość wypożyczenia ich lub czarterowania lotów. Miliony dla miasta Magistrat chce sprzedać pas startowy z gruntami za około 150 mln zł. - W lutym będzie już wiadomo, czy ten teren zostanie sprzedany Ukraińcom - mówi F. Sitko. Oferta od ukraińskiej firmy już wpłynęła do urzędu. I na razie jest jedyną. Czy jednak uda się sprzedać lotnisko za tak dużą kwotę? - Nie wiem, ale mam nadzieję, że tak. Mimo wszystko do tematu trzeba podchodzić bardzo ostrożnie - odpowiada burmistrz. Magistrat liczy na sfinalizowanie transakcji. Zysk ze sprzedaży zostałby przeznaczony między innymi na budowę krytego kąpieliska. Pieniądze byłyby również wydane na inwestycję związaną z kanalizacją oraz oczyszczalnią ścieków. To koszt około 125 mln zł. Jeżeli urząd nie sprzeda lotniska, będzie zmuszony szukać kredytu. Zastawem może być nawet miejski ratusz.

Czytaj więcej: <http://www.gazetalubuska.pl/wiadomosci/zagan/art/7766769,lotnisko-w-wiechlicach-na-sprzedaz.id,t.html>

----- Forwarded message -----

Od: .

Date: pon., 18 gru 2017 o 11:52

Subject: Petycja do Państwa Radnych miasta Szprotawa

To: <ratusz@szprotawa.pl>

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 obardzone 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 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. Wystarczają 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 mīt 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 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 pas startowy lotniska pod strefy gospodarcze, pozyskano inwestorów którzy potrzebują lotniska dla procesu produkcyjnego, np. samolotów. W ten sposób rozwinięto 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 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 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 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.

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,

Karina 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

List z 4 września 2017 roku

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:

1. „**From:**
Sent: Friday, August 25, 2017 10:38 AM
To: ratusz@szprotawa.pl
Subject: Fwd: pytania prasowe

----- Wiadomość przekazana dalej -----

Od:

Data: 24 sierpnia 2015 12:41

Temat: pytania prasowe

Do: ratusz@szprotawa.pl

dotyczy: portu lotniczego w Szprotawie

Szanowni Państwo,

Jaki jest aktualny status lotniska w Państwa pobliżu? Czy urząd miejski prowadzi działania nad jego odtworzeniem, naprawą? Mógłby powstać port lotniczy Szprotawa. Początkowo mógłby służyć jako port lotniczy dla GA.(...)"

2. „From: Poczta Ratusz [<mailto:ratusz@szprotawa.pl>]
Sent: Friday, August 25, 2017 10:52 AM
To: Radziszowska Beata <b.radziszowska@szprotawa-um.pl>
Subject: FW: Apel do władz miasta Szprotawa o odbudowę portu w Wiechlicach

From: Poczta Ratusz [<mailto:ratusz@szprotawa.pl>]
Sent: Monday, February 29, 2016 8:34 AM
To: 'Jarosz Karina (jaroszk@szprotawa-um.pl)'; 'Chylak Paweł (pchylak@szprotawa-um.pl)'
Subject: FW: Apel do władz miasta Szprotawa o odbudowę portu w Wiechlicach

From: .
Sent: Saturday, February 27, 2016 5:51 PM
To: ratusz@szprotawa.pl
Subject: Apel do władz miasta Szprotawa o odbudowę portu w Wiechlicach

Szanowni Państwo,

Port lotniczy Radom ostatnio pozyskał kolejnego przewoźnika, linie Sprintair, oferujące z tego portu lotniczego połączenia do Gdańska, Wrocławia, Berlina i Pragi. Pokazuje to że nawet niewielkie miasta mogą liczyć na połączenia pasażerskie.(...)"

3. „From: Poczta Ratusz [<mailto:ratusz@szprotawa.pl>]
Sent: Friday, August 25, 2017 10:53 AM
To: Radziszowska Beata <b.radziszowska@szprotawa-um.pl>
Subject: FW: Konsultacje Narodowej Strategii Rozwoju Sieci Portów Lotniczych

From: Poczta Ratusz [<mailto:ratusz@szprotawa.pl>]
Sent: Wednesday, April 13, 2016 12:52 PM
To: Jarosz Karina (k.jarosz@szprotawa-um.pl); Grabowska Zdzisława (z.grabowska@szprotawa-um.pl); Litwinka Jan (j.litwinka@szprotawa-um.pl)
Subject: FW: Konsultacje Narodowej Strategii Rozwoju Sieci Portów Lotniczych

From: .
Sent: Wednesday, April 13, 2016 12:08 PM
To: ratusz@szprotawa.pl
Subject: Konsultacje Narodowej Strategii Rozwoju Sieci Portów Lotniczych

W związku z zamiarem włączenia portu lotniczego w Państwa mieście do Narodowej Strategii Rozwoju Sieci Portów Lotniczych proszę o odpowiedzi na następujące pytania: (...)”

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

tel. +48 68 376 22 36, 501 529 031

e-mail: sekretarz@szprotawa-um.pl



Urząd Miejski w Szprotawie

ul. Rynek 45, 67-300 Szprotawa

tel./fax +48 68 376 38 11

www.szprotawa.pl

From: Poczta Ratusz [mailto:ratusz@szprotawa.pl]
Sent: Friday, August 25, 2017 10:46 AM
To: Jarosz Karina <k.jarosz@szprotawa-um.pl>; Radziszowska Beata <b.radziszowska@szprotawa-um.pl>; a.praczyk@szprotawa-um.pl
Subject: FW: Petycja w sprawie reaktywacji portu lotniczego Szprotawa

From:
Sent: Friday, August 25, 2017 10:30 AM
To: ratusz@szprotawa.pl
Subject: Fwd: Petycja w sprawie reaktywacji portu lotniczego Szprotawa

Termin odpowiedzi na petycję minął. Proszę o dosłanie odpowiedzi.

----- Wiadomość przekazana dalej -----

Od:
Data: 3 października 2016 12:59
Temat: Petycja w sprawie reaktywacji portu lotniczego Szprotawa
Do: ratusz@szprotawa.pl

proszę zgodnie z ustawą o petycjach o opublikowanie treści petycji w BIP

Szanowni Państwo,

Od lat przekonujemy Państwa do inwestycji w lokalne lotnisko. W Polsce w dziedzinie lotnisk panuje masa mitów, powielanych przez massmedia. Jednym z tych mitów jest ten jakoby port lotniczy musiał się znajdować koło wielkiej aglomeracji miejskiej. Jest to - nieprawda. Przykłady z Irlandii (lotniska Shannon, Knock) pokazują że porty lotnicze mogą działać w oddaleniu od większych miast i miasteczek, i mogą być rentowne mimo braku większych miast w pobliżu. W Polsce już działają takie porty lotnicze, jednym z nich jest lotnisko Szczytno- Szymany położone 55 km od Olsztyna.

Drugim mitem jest ten jakoby lokalne lotniska obsługujące np., 30- 40 tysięcy pasażerów rocznie - były nierentowne. Analizy wykonane dla port lotniczego Śwonoujście- 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 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.

Koszty budowy portu lotniczego to koszt terminalu pasażerskiego (nowy- ok. 3-4 mln PLN, używany ok. 2 mln PLN), koszty wyposażenia. Najtańsza jest budowa portu lotniczego z małym terminalem dla taksówek powietrznych. W Polsce stosuje się najczęściej taksówki zabierające w lot do 33 pasażerów. Wymagany jest w tym celu niewielki terminal oraz podstawowe wyposażenie, np. agregat GPU. Koszty pomocy nawigacyjnych (ILS, DME) to kilka mln PLN.

Już długość pasa startowego 1350- 1400 metrów umożliwia obsługę najpopularniejszych taksówek powietrznych. Przy pasie startowym 1150 metrów długości można już obsługiwać popularne samoloty pasażerskie ATR. W Kielcach- Masłowie planowane były loty Kielce- Gdańsk przy długości pasa 1150 metrów, ale plany nie doszły do skutku.

Państwa port lotniczy nadaje się do wznowienia przewozów pasażerskich, które w przeszłości miały tutaj miejsce. Wnoszę o rozpoczęcie prac nad przystosowaniem Państwa portu lotniczego do obsługi połączeń pasażerskich. Doświadczenie pokazuje iż tego typu prace trwają 1-2 dekady nim port lotniczy w ogóle powstanie.

Pozdrawiam

--

Apel do władz miasta Szprotawa o odbudowę portu w Wiechlicach z roku 2016

Szanowni Państwo,

Port lotniczy Radom ostatnio pozyskał kolejnego przewoźnika, linie Sprintair, oferujące z tego portu lotniczego połączenia do Gdańska, Wrocławia, Berlina i Pragi. Pokazuje to że nawet niewielkie miasta mogą liczyć na połączenia pasażerskie.



Interesuje mnie czy są Państwo zainteresowani powrotem do dyskusji na temat pasażerskiego portu lotniczego przy Państwa mieście. Jako ekonomista skutecznie przekonałem wiele samorządów polskich miast do postawienia na lotnictwo pasażerskie i do budowy czy rozbudowy terminali pasażerskich.

W Polsce najmniejszym miastem z własnym portem lotniczym jest 4-rotysięczny Babimost w woj. lubuskim, położony ok. 33 km od Zielonej Góry. Niedawno, dzięki połączeniu kolejowemu do portu lotniczego celem dowozu pasażerów udało się przywrócić do ruchu port lotniczy Szymany koło 27-tysięcznego Szczytna. Port ten znajduje się 55 km od Olsztyna.

Porty lotnicze udaje się w polskich warunkach ożywiać w corazto mniejszych miejscowościach. Jestem przekonany, że wiele z tych portów lotniczych po dekadzie lub dwóch zacznie pokrywać swoje koszty, lub nie będą one wymagały tak wielkich dotacji jak na początku działalności.

Jako ekonomista zachęcam i przekonuję do powrotu do dyskusji na temat ożywienia tutejszego portu lotniczego. Skoro w Radomiu jest to możliwe, podobnie jak w Szczytnie - Szymanach czy Babimostcie, port

w mieście znacznie większym powinien być możliwy ekonomicznie. Porty lotnicze okazują się ekonomicznie możliwe w miastach odległych nawet o 55 km od większych miejscowości.

Tymczasem Polska jako kraj jest bardzo uboga w porty lotnicze. Tymczasem w Niemczech można naliczyć 39 samych portów lotniczych. W niewielkiej Finlandii jest ich 25. We Francji działa 56 portów lotniczych, zaś w Hiszpanii, kraju o podobnej liczbie ludności jak Polska, jest ich aż 52.

W Polsce nadal jest miejsce dla nowych portów lotniczych, możliwe jest także dotowanie połączeń pasażerskich do lokalnych portów lotniczych w ramach umów marketingowych czy umów o usługi użyteczności publicznej (PSO).

Wydatki na przystosowanie portu lotniczego posiadającego już drogę startową do obsługi połączeń pasażerskich to ok. 16- 25 mln PLN (ILS i budowa wieży dla kontrolerów ruchu oraz małego terminalu pasażerskiego wraz z wyposażeniem). Budowa całkiem nowego portu lotniczego bez cen wykupu gruntów to: jak w przypadku Szyman koło Szczytna, koszt budowy lotniska wyniósł 205 mln zł. Budowa 2,5-kilometrowego pasa startowego kosztowała 106 mln zł, zaś wzniesiony od podstaw terminal pasażerski kosztował 57 mln zł. Ale był to port lotniczy zbudowany od podstaw w miejscu starego portu. Budowa samego terminalu i pomocy nawigacyjnych przy już istniejącym pasie startowym jest znacznie tańsza.

Kwota 20- 25 mln PLN to nie są wydatki na które nie stać polskich władz samorządowych. Niemniej, często nie chcą one angażować się w ten temat, mimo że nawet port lotniczy w Radomiu przyciągając linie Sprintair odniósł niewielki sukces marketingowy.

Warto więc zaapelować z perspektywy ekonomisty o zmianę tej sytuacji. W Polsce może i powinno powstać więcej lokalnych portów lotniczych, zwłaszcza wykorzystujących istniejącą infrastrukturę powojennych portów lotniczych. Budowa terminali pasażerskich i finansowanie instalacji nawigacyjnych może być sfinansowane przez samorządy lokalne.

Często powstanie lokalnego pasażerskiego portu lotniczego to wieloletnia praca nim taka instytucja zacznie w ogóle działać. W Radomiu przygotowania pochłonęły niemal dekadę. w polskich warunkach samorządy powinny podjąć decyzje już dziś, by porty lotnicze mogły powstać do 2026 roku.

ekonomista, rocznik 1979, specjalizuje się w infrastrukturze i ekonomice miast i regionów. Ukończył Université de Metz, Viadrina University, podjął przewód doktorski.

----- Forwarded message -----

Od:

Date: niedz., 9 paź 2016 o 16:30

Subject: Informacja na temat lotniska Wiechlice w Szprotawie

To: <ratusz na s. szprotawa.pl>

Informuję iż jako ekonomista badam port lotniczy w pobliżu Państwa miasta pod kątem uruchomienia połączeń pasażerskich.

W Państwa mieście działał ongiś wojskowy port lotniczy. Pasażerowie odlatywali i przylatywali do tego miasta transportem lotniczym. Lotnisko było w pełni sprawne, działało także jako pasażerski port lotniczy dla celów militarnych. Port lotniczy utrzymywał się na rynku, został zamknięty dopiero w okresie spowolnienia gospodarczego.

W Polsce w czasie spowolnień i kryzysów gospodarczych często bezmyślnie likwidowano infrastrukturę. Ogromne znaczenie miało także zacofanie gospodarcze i techniczne. Dla przykładu, w Polsce nigdy na szeroką skalę nie wprowadzono autobusów szynowych- szybobusów, które w Czechach realizują połowę pracy przewozowej kolei. W Polsce użycie szynobusu wciąż jest bardzo małe. Przez zacofanie technologiczne sieć kolejowa zmniejszyła się o 10 tysięcy kilometrów, z ponad 26 tys. km torowisk do zaledwie 16,2 tys. km torowisk z czynnym ruchem pasażerskim.

Podobny los spotkał Państwa lotniczy port wojskowy. Został on technologicznie zaniedbany w czasach kryzysu gospodarczego i - choć ongiś rentowny, upadł. Państwa port lotniczy miał dobre wyniki w statystykach przewozów pasażerskich w przeszłości. Wyniki przewozowe z przeszłości wskazują że rozsądnym byłoby odtworzenie tego portu lotniczego. Jak sądzę, osiągnąłby on z łatwością wyniki przewozowe jakie odnotowywał w przeszłości.

W Polsce działa średnio 6-ciokrotnie mniej portów lotniczych niż w krajach "starej UE". Polska odstaje pod względem liczby portów lotniczych nawet od niektórych krajów Afryki. Rzadka sieć portów lotniczych powoduje że dotarcie do portu lotniczego zajmuje w Polsce czasem aż 4 i więcej godzin. Przez to polski transport lotniczy jest w ogonie Europy. Na statystycznego Polaka przypada kilkakrotnie mniej podróży lotniczych niż w krajach starej UE.

Pod tym względem niewiele się zmienia- zwiększyć lotniczą mobilność Polaków może tylko zwiększenie gęstości portów lotniczych do poziomu krajów "starej UE". Warto zaapelować więc o wnowienie działalności portu lotniczego w Państwa mieście. Rozpoczęcie przygotowań dzisiaj oznacza że port lotniczy ruszy dopiero w 2026 roku. W Polsce przygotowania do wznowienia działalności portu lotniczego zajmują średnio około dekady.

W Polsce szereg samorządów podjęło działania mające na celu odbudowę portów lotniczych. Do tej pory obudowano ongiś działające porty lotnicze w Lublinie, Szymanach koło Olsztyna- ich wyniki ekonomiczne są zadowalające. Powstał tylko jeden zupełnie nowy port lotniczy- w Radomiu. Nie jest on jednak najsłabszym portem lotniczym w Polsce. Najmniejszym pod względem przewozów pasażerskich jest lotniczy port pasażerski w Nowym Kramsku koło Babimostu w woj. lubuskim.

W Polsce brak jest terminali pasażerskich na lotniskach, które stałyby puste, niewykorzystane. Ich obłożenie jest 100-procentowe, i wszystkie pasażerskie porty lotnicze są wykorzystane przez co najmniej jednego przewoźnika. Budowa terminalu pasażerskiego w Państwa porcie lotniczym w tej chwili, kiedy rynek nie jest jeszcze nasycony, oznacza że prawie na pewno byłby on wykorzystany. Proszę zrozumieć- wydają Państwo koszty budowy terminalu pasażerskiego w porcie lotniczym, i w Polsce brak jest przypadku by taki terminal stał zupełnie pusty, przynajmniej w tej chwili.

Obecnie ten biznes wydaje się prawie 100-% pewnym. Brak jest przecież pustych lotnisk pasażerskich, choć czasem trasy lotnicze są dotowane w przypadku mniejszych portów lotniczych. Jest to celowa praktyka wspierania rodzących się gałęzi gospodarki. Niemniej, port lotniczy w Polsce kosztuje w utrzymaniu ok. 4-5 mln PLN rocznie

w przypadku najmniejszego portu lotniczego w Polsce.

Czy warto wspierać rodzące się gałęzie gospodarki? Spojrzą Państwa na miasta i regiony w których już działają porty lotnicze. One wszystkie były wspierane gospodarczo w przeszłości. Chcąc mieć port lotniczy - należy go wspierać finansowo w pierwszych latach działalności.

W Polsce lotnictwo pasażerskie dopiero się rodzi, dopiero niedawno zniesiono urzędowy monopol na polskim niebie. Dopiero od dekady trwa żywiołowy rozwój tej branży transportu w Polsce. Czy Państwo wezmą w tym rozwoju udział?

Będziemy wydawali informacje na ten temat w postaci wydań magazynu lotniskowego dla Państwa miasta i regionu.

----- Forwarded message -----

Od:

Date: pt., 25 sie 2017 o 10:37

Subject: Fwd: pytania prasowe
To: <ratusz@szprotawa.pl>

----- Wiadomość przekazana dalej -----

Od:

Data: 24 sierpnia 2015 12:41

Temat: pytania prasowe

Do: ratusz@szprotawa.pl

dotyczy: portu lotniczego w Szprotawie

Szanowni Państwo,

Jaki jest aktualny status lotniska w Państwa pobliżu? Czy urząd miejski prowadzi działania nad jego odtworzeniem, naprawą? Mógłby powstać port lotniczy Szprotawa. Początkowo mógłby służyć jako port lotniczy dla GA.

W ostatnim okresie uruchomiono port lotniczy w Radomiu. Po okresie długotrwałego oczekiwania znalazł się przewoźnik lotniczy chętny do obsługi połączeń z portu lotniczego. Jest to linia Air Baltic, obsługująca wiele lotnisk w mniejszych miastach i posiadająca doświadczenie w zakresie obsługi lotniczej niewielkich miast i małych portów lotniczych.

Czy władze planują doprowadzenie do przywrócenia obsługi lotów pasażerskich w porcie lotniczym? Jakie są plany władz wobec portu lotniczego? Port w Radomiu uruchomiono tylko dzięki staraniom miejscowych władz. Zakupiono używany terminal portu lotniczego, skompletowano niezbędne wyposażenie, uzyskano certyfikaty i wymagane pozwolenia. Proces ten zajął kilka lat, pochłonął w sumie kilkanaście- kilkadziesiąt mln PLN. Dopiero po częściowej prywatyzacji portu lotniczego pojawili się przewoźnicy pasażerscy.

Pozdrawiam,

1 24A, 65-154 Zielona Góra