

From: Adam Fularz [mailto:adam.fularz@wieczorna.pl]
Sent: Thursday, April 19, 2018 11:02 AM
To: urzad@gminazagan.pl
Subject: Petycja do Radnych gminy Żagań w sprawie likwidacji lotniska

Petycja do
Szanowni Państwo
Radni miasta Żary

Petycja o zmianę decyzji o likwidacji lotniska z pasem utwardzonym dla miast Żary, Żagań

Informacja o formie wnioskowanej odpowiedzi

Proszę o zamieszczenie petycji w BIP. Moje dane osobowe mogą zostać użyte. Odpowiedź powinna być w formie uchwały, choć możliwe są też inne formy udzielenia odpowiedzi. Odpowiedź powinna zawierać stanowisko radnych w związku z likwidacją lotniska obsługującego w przeszłości miasto Żagań ale położonego poza administracyjnym terytorium miasta Żagań i Żary. Radni gminy Żagań powinni się określić, czy popierają decyzję o likwidacji lotniska z pasem utwardzonym obsługującym miasto Żary i czy są za czy przeciw zmianie decyzji o likwidacji w/w lotniska uchwałą ich Rady czyli uchwałą Rady Gminy nr XVIII/127/16 z dnia 13.09.2016r. (Dz.Urz.Woj.Lubuskiego z 20.09.2016r., poz. 1875).

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. Utrudnia to biznesmenom szybki dostęp do tego regionu. Konkurencja na rynku lotnisk może być konkurencją lokalizacyjną- 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 Tomaszowie. Infrastruktura już istnieje i jest posiadana przez kilka podmiotów, w tym przez Urząd Marszałkowski, który posiada drogi kołowania czy podobno także pas startowy, ale są znaczne braki. Jest to spowodowane podjęciem decyzji o likwidacji lotniska przez Państwa (uchwałą Rady Gminy nr XVIII/127/16 z dnia 13.09.2016r. (Dz.Urz.Woj.Lubuskiego z 20.09.2016r., poz. 1875). Decyzja ta jednak powinna być zmieniona, z tego powodu że miasta wielkości Żar i Żagania w Polsce i na świecie posiadają lotniska, podczas gdy w gminie Żagań lotnisko się likwiduje. Wnoszę o uwzględnienie istnienia lotniska Żary- Żagań w przyszłości.

Uzasadnienie

Koszt budowy samego pasa startowego to ok. 106 mln PLN wg kosztorysu dla lotniska we wsi Szymany. W Tomaszowie wpływ 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. Państwo Radni winni wypłacić odszkodowanie za skutki ekonomiczne decyzji uchwałą Rady Gminy nr XVIII/127/16 z dnia 13.09.2016r. (Dz.Urz.Woj.Lubuskiego z 20.09.2016r., poz. 1875).

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 Tomaszowie k. Żagania jest własnością władz województwa, ale jest użytkowany jedynie jako tor samochodowy, 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 Żaganiu- Tomaszowie ma już zamknięty pas startowy o pierwotnej długości 2000 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 wznowiać 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 nr XVIII/127/16 z dnia 13.09.2016r. (Dz.Urz.Woj.Lubuskiego z 20.09.2016r., poz. 1875) 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 Żar/ Żagania- Tomaszowa 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 Tomaszowa. Czas przelotu na trasie Żary/Żagań- 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.

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 Żar/Żagania a także spowoduje zmniejszenie dotacji do utrzymania połączeń lotniczych jak i utrzymania samego lotniska.

Wnoszę także o przystosowanie obecnych niektórych budynków - w postaci jednego ze 197 budynków powojсковych w pobliżu- np. hangaru- 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.

Powojсковe lotnisko Tomaszowo 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 Szczycinie (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 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 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 UG Żagań 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 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 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 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 Żary/Żagań 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.

Proszę o odpowiedź na petycję- opublikuję ją.

Zalączę poprzednią odpowiedź:

--

Odpowiedzi władz

Szanowny Panie,

Odpowiadając na Pana Apel informuję, że teren lotniska jest w zasobach gminy Żagań i to gmina lub w połączeniu z miastem Żagań mogły być w przeszłości inicjatorem reaktywacji lotniczej części tego lotniska.

Obecnie teren lotniska jest zagospodarowywany. I tak jak Panu wcześniej już wyjaśniałem część dróg startowych i dróg kołowania jest własnością Ośrodka Doskonalenia Technik Jazdy WORD z Zielonej Góry, pozostałe inne części infrastruktury lotniska są własnością różnych podmiotów gospodarczych lub osób prywatnych.

Te części lotniska, które nie są jeszcze zagospodarowane są w opłakanym stanie i tak jak opowiedział Panu Rzecznik Prasowy UM Żagań Pani Agnieszka Zychla reaktywacja lotniska w Żaganiu – choćby tylko do funkcji lotniska lokalnego o ograniczonej certyfikacji – byłaby zbyt kosztowna i nieopłacalna, cytuję „Podjęcie powyższych inwestycji związane jest ze znacznym nakładem środków finansowych, którymi obecnie gmina nie dysponuje”.

Pozdrawiam

Maciej K. Król

Prezes Lotnisko Zielona Góra/Babimost sp. z o.o.

--

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.