

Zimbra

br@um.krosno.pl

Fwd: Regionalny Port Lotniczy Krosno: petycja**Od :** Biuro Rady Miasta Krosna <br@um.krosno.pl>

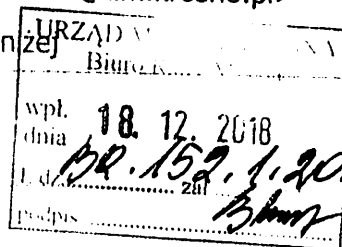
Wt, 2018, gru-18 08:47

Temat : Fwd: Regionalny Port Lotniczy Krosno: petycja

📎 1 załącznik

Do : Wydział Organizacyjny Zarządzania Kadrami i Kontroli <ok@um.krosno.pl>

Zewnętrzne obrazy nie są wyświetlane. Wyświetl obrazy ponownie

**Od :** "UM Krosna" <um@um.krosno.pl>**Do :** "Biuro Rady" <br@um.krosno.pl>**DW:** "Wydział Rozwoju Miasta i Obsługi Inwesto" <ri@um.krosno.pl>, "Tomasz Soliński" <solinski.tomasz@um.krosno.pl>**Wysłane:** wtorek, 18 grudnia 2018 8:16:28**Temat:** Fw: Regionalny Port Lotniczy Krosno: petycja**From:****Sent:** Monday, December 17, 2018 5:20 PM**To:** um@um.krosno.pl**Subject:** Regionalny Port Lotniczy Krosno: petycja

Petycja do Radnych Miasta Krosno

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

Szanowni Państwo,

Od lat przekonuję Państwa do inwestycji w lokalne lotnisko. Teraz chcę zaproponować nową koncepcję:

Regionalny port lotniczy Krosno

Port lotniczy Krosno jest najbliższym:

- 1) zdatnym do dalszej rozbudowy (do 2100 m długość pasa) lotniskiem w pobliżu miasta Krosno.
- 2) lotniskiem z którego już obecnie możnaby uruchomić loty rejsowe pasażerskie po relatywnie niewielkich inwestycjach.

Dojazd

Do lotniska Jasionka jest 80 km dość zatłoczoną siecią drogową. Czas przejazdu drogowego z Krosno na lotnisko to 1 godzina 39 minut samochodem. Zaś lokalne lotnisko w Krośnie mogłoby być rozbudowane do 2100 i więcej metrów długości pasa startowego. Jako że proces rozbudowy i zabezpieczenia gruntów pod tą inwestycję zajmuje sporo czasu, warto taki proces zaplanować już dziś.

Jeśli ma powstać regionalne lotnisko, to można je także przyłączyć do sieci transportu kolejowego, wzorem wielu lotnisk Europy Zach. W pobliże krosnieńskiego lotniska- do rogu ulic Mięśowicza/ Pużaka- dochodziła także bocznica kolei. Wykorzystując podtorze dawnej trasy możnaby przedłużyć bocznice kolei do przyszłego terminalu lotniska Krosno i uruchomić połączenie kolejowe Krosno Lotnisko- Sanok, czy w kierunku Nowego Sącza, wzorem podobnego połączenia kolejowego z lotniska w Krakowie czy z lotniska Szymany do Olsztyna.

Argumentacja

Argument ekonomiczny za uruchomieniem lotniska dołączam poniżej tekstu. 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., 10- 40 tysięcy pasażerów rocznie - były nierentowne. Analizy wykonane dla port lotniczego Heringsdorf pokazują że port lotniczy dokłada się do lokalnej gospodarki kwotą ok. 10,7 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.

Wnioski

Wnoszę o rozpoczęcie prac nad przystosowaniem Państwa portu lotniczego do obsługi połączeń pasażerskich, najpierw małymi samolotami, a później boeingami/ airbusami. Doświadczenie pokazuje iż tego typu prace trwają 1-2 dekady nim port lotniczy w ogóle powstanie. Inwestycję można przeprowadzać w mniejszych transzach, np. sukcesywnie przedłużając pas po 200-300 metrów rocznie.

Koszty budowy portu lotniczego to koszt terminalu pasażerskiego (nowy- ok. 3-4 mln PLN, używany ok. 2 mln PLN), koszty wyposażenia. 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.

Możliwości są już obecnie

Czy obecny pas startowy może już teraz- po niewielkich inwestycjach w przedłużenie o choćby tylko 200 m do np. 1350 metrów- stać się pasażerskim portem lotniczym Krosno? Czy powstanie terminal pasażerski np. w starym hangarze? Dla odprawy 33 pasażerów nie trzeba będzie budować dużej sali odpraw. Wystarczy adaptacja istniejących zabudowań. Proszę o informację czy można tymczasowo w celu uruchomienia lotniska z lotami rozkładowymi wykorzystać jeden z hangarów do odprawy 33 pasażerów w przylocie i odlocie? Wówczas możnaby uruchomić loty pasażerskie rozkładowe.

W Pardubicach lotniczy terminal pasażerski uruchomiono najpierw w starym hangarze. Początkowo obiekt nie musi być ocieplany, jeśli lotnisko działałoby tylko w sezonie letnim.

Czy istniejący budynek lotniskowego hangaru lub inny nie może zostać przystosowany do roli niewielkiego terminala pasażerskiego pozwalającego odprawić 33 pasażerów jednorazowo w odlocie? Umożliwi to obsługę połączeń pasażerskich samolotami Saab z tego portu lotniczego. Dwóch przewoźników lotniczych w Polsce ma takie maszyny. Jeden z nich przed 2-3 laty obsługiwał loty Warszawy do mojego miasta- Zielonej Góry. Drugi z tych przewoźników przesłał mi swoje wymogi techniczne w 2016 r.:

Aktualnie przygotowujemy się do najbliższego sezonu letniego, jednak jesteśmy otwarci na przyszłoroczne propozycje portów lotniczych. Wymagana długość drogi startowej to 1250m przy pełnym obciążeniu i braku przeszkód terenowych.

Dziękuję i pozdrawiam,

Dorota Gorak

SKYTAXI sp z o.o.

Pytałem także w PLL LOT, czy linie lotnicze Lot są zainteresowane wykorzystaniem lotniska Krosno dla samolotu Embraer E-190 czy Q400 który może startować z krótkich pasów startowych?

W Krośnie pas startowy na lotnisku jest zaplanowany jako zbyt krótki dla linii LOT. Pas startowy musiałby być wówczas nieznacznie wydłużony do ok. 1550 metrów by samoloty pasażerskie mogły lądować. Pytałem, czy linie lotnicze Lot uruchomią loty tymi samolotami do Warszawy z miasta Krosno?

Pytałem także w UM w Krośnie:

Czy władze miasta mogą sfinansować przedłużenie pasa startowego lotniska w Krośnie do ok. 1520 metrów lub nawet 1700 metrów dla nowego typu samolotu pasażerskiego linii lotniczych Lot typ Embraer E-190? Jest to maszyna do obsługi małych lotnisk z krótkim pasem startowym.

Nie jest to jakaś szczególnie kosztowna inwestycja by ów pas przedłużyć o te 420 metrów. Umożliwi to połączenie lotnicze do Warszawy w sezonie letnim- głównie dla turystów. Można to sfinansować z kredytu które miasto spłacałoby z pobieranej opłaty pasażerskiej. Przy stu pasażerach dziennie byłoby to ok. 350 tys. zł rocznie. Być może pokrywa to spłatę rat kredytu i byłoby neutralne dla budżetu.

Jako terminal pasażerski można by wykorzystać aktualne pomieszczenia przy lotnisku lub jakiś hangar. Wymaga się też systemu naprowadzania.

Czy połączenie do Warszawy mogłoby ruszyć w 2019 roku?

Dalsza rozbudowa

Warunkiem bardziej dochodowej w przyszłości rozbudowy pasa startowego lotniska ponad owe 1100 metrów jest budowa - pasa startowego z perspektywą obsługi w przyszłości- boeinga czy airbusa. Moim zdaniem układ terenu nie koliduje z zamiarem przedłużenia drogi startowej lotniska do np. 2100 metrów w przyszłości, ale mogę być w błędzie.

Wykorzystać efekt reklamowy

Proponuję także wykorzystać ogromny efekt reklamowy jakim jest uruchomienie lotów pasażerskich dla bezpłatnej promocji miasta i jego nazwy w światowych mediach. Loty możnaby uruchomić tylko promocyjnie, na okres np. 3 - 5 miesięcy, aby wykorzystać efekt reklamowy jaki daje uruchomienie lotów pasażerskich do Krosna. Myślę że wydatkowanie kwoty 5 mln PLN na dotacje do lotów pasażerskich przełoży się na bezpłatną reklamę nazwy miasta w wysokości ok. 8-10 mln PLN w mediach ogólnopolskich.

Negocjacje z liniami lotniczymi

Czy władze miasta zainteresowane są negocjacjami z liniami lotniczymi chętnymi do uruchomienia połączeń lotniczych do Krosna? Są co najmniej 2-3 takie linie w Polsce. Chcę ustalić, czy władze miasta w ogóle są zainteresowane wykorzystaniem portu lotniczego do promocji miasta i tymczasowego, okresowego zaoferowania lotów krajowych niewielkimi samolotami, np. Saab 340. Zabierają one na pokład 33 osoby.

Możliwe kierunki:

- Krosno- Gdańsk
- Krosno- Wrocław
- Krosno- Warszawa

Chcę aby władze miasta podjęły próbę dotowania takich lotów, jednorazowo, i aby spróbować przekonać linie lotnicze, by zbazowały jeden samolot na lotnisku Krosno, oraz aby powstał mały terminal pasażerski do odprawy 33 osób jednorazowo w odlocie/ przylocie.

Z uwagi na dystans drogowy i kolejowy lotnicze połączenie krajowe np.

- Do Wrocławia
- Do Krakowa

mogłoby się w mojej ocenie utrzymać np. w sezonie letnim. W znacznie mniej licznych miastach lotniska pasażerskie funkcjonują. Np. w Shannon czy w Knock w Irlandii. Jest w ogóle mitem że lotniska muszą być w pobliżu dużych miast. Praktyka tego nie potwierdza.

A czy w ogóle istnieje rezerwa terenu pod przedłużenie pasa w przyszłości do 2100 metrów albo zaplanowano to?

Czytelnik portalu WNP.PL zaproponował dla innego lotniska taką inwestycję:

Uwazam ze (...), należy zbudować pas startowy conajmniej 1600 m i szerokości 35 m umożliwiając lądowanie samolotu klasy Q400 czy transportowego C130 lub C295

Lotnisko winno być budowane również z wkładem MON, MWiA, MZ dla wojska jako rezerwa transportowa, straż graniczna, ratownictwo, a szczególnie biznes, turystyka, i sport

- jaka jest odpowiedź władz miasta na argumenty tej osoby?

Czy władze miasta widzą w swoim mieście postój dla taksówek powietrznych wyposażony w poczekalnię etc.? Czy władze miasta uwzględniły w swojej strategii rozwoju aktywizację portu lotniczego? Czy w ogóle uwzględniły transport lotniczy w swych strategiach rozwoju?

- czy władze miasta mają jakieś oczekiwania odnośnie modernizacji portu lotniczego? Czy mają jakieś oczekiwania odnośnie terminalu-poczekalni pasażerskiej, długości pasa startowego i dostępności tankowania statków powietrznych?

- czy władze miasta dofinansowałyby i uwzględniły w planie transportowym kursy komunikacji miejskiej do portu lotniczego?

Z szacunkiem,

Załącznik: argument ekonomiczny za lotniskiem Krosno

Analizy wykonane dla portu lotniczego Świnoujście- Heringsdorf pokazują że port lotniczy dokłada się do lokalnej gospodarki kwotą ok. 10,7 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 poniżej. 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 lotnisko.

UZASADNIENIE STRAT

- 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

Ländkreis 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 VorpommernGreifswald 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 Haushaltsslage 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

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.

1. Das Volkseinkommen Usedom's 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