

Biuro Rady Miejskiej

Od: Adam Fularz <Adam.Fularz@wieczorna.pl>
Wysłano: 17 grudnia 2018 13:23
Do: org@um.suwalki.pl; brm@um.suwalki.pl
Temat: Petycja do Rady Miasta w sprawie portu lotniczego Suwałki
Załączniki: image001.png

*Prezydent
Ryszard Rebecki*
*- Komisja Skarpu
Krajoznictwa i Lotnictwa*
*Prezydent
Ryszard Rebecki*
*PRZEWODNICĄCY
RADY MIEJSKIEJ SUWAŁEK*
Zdzisław Przelomiec

Proszę zgodnie z ustawą o petycjach o opublikowanie treści petycji w BIP oraz wnoszę o przekazanie wszystkim radnym niniejszego dokumentu wraz z dołączonymi obliczeniami.

Petycja do Radnych Miasta Suwałki

Szanowni Państwo,

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

Regionalny port lotniczy Suwałki- Białystok

Port lotniczy Suwałki jest najbliższym:

- 1) zdatnym do dalszej rozbudowy lotniskiem w pobliżu miasta Białystok.
- 2) lotniskiem z którego już obecnie możnaby uruchomić loty rejsowe pasażerskie po relatywnie niewielkich inwestycjach. W odróżnieniu od Krywlan, ma on płytę postojową.

Dojazd

Do lotniska Suwałki z Białegostoku jest to 123 km, a do lotniska Szymany- aż 193 km. Czas przejazdu drogowego z Białegostoku na lotnisko to 1 godzina 47 minut samochodem.

W pobliżu suwalskiego lotniska- do ronda przy suwalskim centrum logistyki- dochodziła także bocznica kolei którą zdemontowano. Wykorzystując podtorze dawnej trasy możnaby przedłużyć bocnicę kolei do lotniska Suwałki i uruchomić połączenie Białystok- Port Lotniczy Suwałki- Białystok, wzorem podobnego połączenia z lotniska Szymany do Olsztyna. Czas przejazdu koleją wynosiłby 1 godzinę 40 minut.

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 Śwonoujście- 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

URZĄD MIEJSKI W SUWAŁKACH
BIURO RADY MIEJSKIEJ
WPŁYNĘŁO

Data. 19.12.2018r.

P. 40

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.

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.

Możliwości są już obecnie

Czy obecny pas startowy może już teraz- po niewielkich inwestycjach- stać się portem lotniczym Suwałki-Białystok? 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 zaraz po uruchomieniu lotniska wykorzystać jeden z blaszanych 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. W Suwałkach te hangary są spore, zbudowano je podobno dla samolotów Mig-21. 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 wymagania 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 budowanego właśnie lotniska Suwałki dla samolotu Embraer E-190 który może startować z krótkich pasów startowych?

W Suwałkach 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 Suwałki? Obecnie podróżni korzystają z lotniska po stronie litewskiej.

Dalsza rozbudowa

Warunkiem rozbudowy pasa startowego lotniska ponad owe 1320 metrów jest budowa - najlepiej już w trakcie budowy obwodnicy Suwałk- wiaduktu pasa startowego nad obwodnicą miasta. Wiadukt musi unieść w przyszłości- boeinga czy airbusa.

Czy w ramach budowy obwodnicy- nie można wpisać do tego projektu - zwiększenia zakresu prac poprzez dodanie- już teraz i już obecnie- mostu lotniskowego w ciągu pasa startowego nad planowaną obwodnicą- trasą szybkiego ruchu? Czy nie można tego mostu wybudować od razu z budową drogi? Zaoszczędzi to kosztów w przyszłości. W Leeds, gdzie mieszkalem przez długi czas, takie rozwiązanie sprawdziło się. Droga przebiegała w tunelu pod pasem startowym.

Czy budowa obwodnicy nie koliduje z zamiarem przedłużenia drogi startowej lotniska do np. 2100 metrów w przyszłości? Czy przyszła obwodnica- aby na pewno- jest zaplanowana tak że będzie możliwość przedł. pasa startowego wiaduktem nad drogą, tak aby ta droga mogła zostać w całości schowana w tunelu? Czy tego dopilnowano na etapie prac planistycznych? Czy zagłębienie drogi w wykopie jest odpowiednio głębokie?

1300m to maksymalna długość możliwa do wybudowania bez wchodzenia w konflikt z obwodnicą Suwałk (przy dłuższym pasie trzeba by budować bardzo drogi wiadukt nad obwodnicą). Długość wystarcza by wyladowało tu wiele samolotów, tego konkretnego typu nie sprawdzaliśmy.

Kamil Sznal
asystent Prezydenta Suwałk

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 można uruchomić tylko promocyjnie, na okres np. 3 - 5 miesięcy, aby wykorzystać efekt reklamowy jaki daje uruchomienie lotów pasażerskich do Suwałk. 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 Suwałk? 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:

- Suwałki- Gdańsk
- Suwałki- Wrocław
- Suwałki- Kraków

Chcę aby władze miasta podjęły próbę dotowania takich lotów, jednorazowo, i aby spróbować przekonać linie lotnicze, by zbazowały jeden samolot na lotnisku Suwałki, 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:

*Uważam że na terenach sportowego lotniska w Suwałkach, 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,
Adam Fularz,
ekonomista
ul. Dolina Zielona 24a,
65-154 Zielona Góra

Załącznik: argument ekonomiczny za lotniskiem Suwałki

Analizy wykonane dla port 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 mīt 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

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 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 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

-

Załącznik: dotychczasowa korespondencja UM w sprawie portu lotniczego

Dzień dobry,

Szanowny Panie,

Trafił do nas mail przesłany przez Pana do Pana Prezesa Fabryki Mebli Forte SA w sprawie budowy terminalu pasażerskiego na planowanym lotnisku Suwałki.

W odpowiedzi na Pana apel informuję, że Miasto Suwałki już wkrótce rozpocznie inwestycję mającą na celu poprawę infrastruktury i bezpieczeństwa na miejscowym lotnisku, które ma w tej chwili pas o trawiastej nawierzchni. Planowana inwestycja dotyczy budowy pasa startowego o nawierzchni sztucznej (betonowej lub asfaltowej) o długości 1320 metrów i 30 metrów szerokości, nowego pasa o nawierzchni trawiastej, na którym będą się szkolić członkowie Suwalskiej Szkoły Lotniczej i budowy płyty postojowej o nawierzchni sztucznej (betonowej) o wymiarach 60/130 metrów. Pas startowy będzie też wyposażony w oświetlenie krawędziowe i progowe. Cały teren lotniska zostanie ogrodzony.

W ramach inwestycji zostanie nie tylko wybudowany nowy pas startowy ale także niezbędna infrastruktura pozwalająca na prawidłowe funkcjonowanie lotniska.

To jest zakres pierwszego etapu inwestycji.

Miasto Suwałki w kolejnym etapie planuje remont istniejącego budynku lotniskowego, inwestycje w urządzenia nawigacyjne i budowę nowej stacji paliwowej.

Kwestia dalszych inwestycji na lotnisku będzie zależna od potrzeb i ruchu na tym obiekcie.

Z poważaniem

Emilia Klejmont
Biuro Prezydenta Miasta

W Suwałkach nie powstanie ani port lotniczy ani terminal pasażerski.

Władzom Suwałk zależy na budowie utwardzonego pasa startowego o długości 1350m wraz z niezbędną infrastrukturą tj. płytą kołowania oraz niezbędnym oświetleniem.

W chwili obecnej Miasto posiada obowiązującą decyzję środowiskową oraz dokumentację techniczną. Miasto Suwałki jest również właścicielem połowy gruntów potrzebnych do budowy pasa. Reszta gruntów potrzebnych do budowy pasa jest we własności Skarbu Państwa. Miasto Suwałki w chwili obecnej stara się o ich przekazanie na własność Samorządu.

Jeżeli procedura pozyskania brakujących gruntów zakończy się sukcesem wystąpimy do Wojewody Podlaskiego o wydanie pozwolenia na budowę a następnie ogłosimy przetarg na budowę pasa.

Szacunkowy koszt inwestycji to ok 13 mln zł.

Kamil Sznel

asystent Prezydenta Suwałk

Urząd Miejski w Suwałkach
ul. Mickiewicza 1, p. 132,
16-400, Suwałki

- port pasażerski: dlaczego nie powstanie? Jakie są powody rezygnacji z budowy terminalu pasażerskiego?
- mianem portu lotniczego określa się także lotniska bez terminali pasażerskich,

Budowa portu lotniczego w 70-tysięcznych Suwałkach byłaby ekonomicznie nieuzasadniona. W odległości 120 km od naszego Miasta jest duże lotnisko pasażerskie w litewskim Kownie.

Dlatego też zapadła decyzja o budowie utwardzonego pasa startowego, który ma wpłynąć przede wszystkim na atrakcyjność gospodarczo-turystyczną tego regionu Polski.

- Z Radomia linia lotnicza Sprintair ogłosiła 4 kierunki lotów od 18 kwietnia 2016 roku. Co sądzi Pan na ten temat? Czy nadal Pan utrzymuje że port lotniczy w Suwałkach byłby nieopłacalny? A może byłby nieopłacalny, ale mimo to zasadna byłaby jego budowa?

Nie chciałbym porównywać Suwałk do Radomia. To dwa zupełnie inne miejsca o innej chociażby populacji. Ze względu na skalę zaludnienia Suwałk i najbliższych okolic (ok 200 tys. mieszkańców w promieniu do 40 km) nie możemy liczyć na zainteresowanie stałymi połączeniami rejsowymi jeżeli brać pod uwagę dane mówiące, że z opłacalność utrzymania połączeń rejsowych to blisko 1mln. Osób rocznie. Dlatego nie rozważamy stałej komunikacji rejsowej.

- W Olsztynie podano pierwsze dane na temat liczby obsłużonych pasażerów miesięcznie, jest to ok. 900 osób. Co Pan sądzi na ten temat?

Podobnie jak w przypadku Radomia nie chciałbym komentować przypadku z Olsztyna. To zupełnie różne miejsca na mapie Polski.

- Czy nadal brak jest planów budowy terminala pasażerskiego jednocześnie z budową pasa startowego? Kto podejmuje stosowne decyzje z ramienia miasta?

Tak nie ma planów budowy terminala pasażerskiego w Suwałkach zgodnie z przyjętą koncepcją funkcjonowania lotniska. Decyzję w tej sprawie podejmuje Władze Miasta Suwałki.

- czy pas startowy jest budowany tak aby można było przyjąć flotę jaką wykorzystuje linia Sprintair? Są to samoloty Saab. Wypadało by się skontaktować z tymi liniami by ustalić optymalną długość pasa startowego. Czy to jest możliwe?

Konstrukcja pasa i jego długość umożliwi przyjmowanie samolotów do 50 osób. Są to np. takie maszyny jak Embraer EMB 110 lub BEHCRAFT 1900. Jeżeli samoloty Saab są technologicznie zbliżone do wymienionych przeze mnie modeli to jak najbardziej mogłyby one ladować w Suwałkach.

Ze swojej strony pragnę jeszcze dodać, że przykład Hiszpanii pokazuje, że nadmierne inwestowanie w lotniska nie jest jak się okazuje opłacalne w dłuższej perspektywie. Nie chcemy popełnić podobnego błędu dlatego chcemy zainwestować w podstawową infrastrukturę lotniczą. Poza tym tak jak wcześniej wspomniałem – w oddalonym o 120 km Kownie jest port lotniczy z rejsowymi połączeniami. Suwałki i Kowno łączy zmodernizowana, ekspresowa trasa Via Baltica. Suwałczanie korzystają z tego lotniska.

Kamil Sznal

asystent Prezydenta Suwałk

Witam Panie Adamie.

Na Pana pytania udziałem już odpowiedzi, a Pan po jakimś czasie wraca z nimi ponownie.

Dlatego jeszcze raz chciałbym podkreślić, że w Suwałkach nie była, nie jest i nie będzie planowana budowa portu lotniczego. Dlaczego? Otrzymał Pan na to pytanie odpowiedź w moich poprzednich mailach.

W Suwałkach powstanie pas startowy jako lotnisko typu wyłączanego. Pas o konstrukcji betonowej i długości 1300m z niezbędną infrastrukturą naprowadzającą i oświetleniem oraz płytą postojową. Inwestycję szacujemy na ok 13-15 milionów złotych.

W chwili obecnej M. Suwałki jest właścicielem wszystkich gruntów potrzebnych do budowy pasa startowego. Musimy uaktualnić decyzję środowiskową oraz przeprowadzić procedurę PPP na pozyskanie partnera (przedsiębiorcy), który w części sfinansuje tę inwestycję. Oczywiście niezbędne będzie przygotowanie wniosku o wydanie pozwolenia na budowę i przeprowadzenie procedury przetargowej na budowę pasa startowego. Planujemy, że inwestycja rozpocznie się w II połowie 2017 roku i zakończy się jesienią roku 2018.

Pozdrawiam.

z poważaniem

Kamil Sznel

asystent Prezydenta Suwałk

W Suwałkach nie powstanie ani port lotniczy ani terminal pasażerski.

Władzom Suwałk zależy na budowie utwardzonego pasa startowego o długości 1350m wraz z niezbędną infrastrukturą tj. płytą kołowania oraz niezbędnym oświetleniem.

W chwili obecnej Miasto posiada obowiązującą decyzję środowiskową oraz dokumentację techniczną.

Miasto Suwałki jest również właścicielem połowy gruntów potrzebnych do budowy pasa. Reszta gruntów potrzebnych do budowy pasa jest we własności Skarbu Państwa. Miasto Suwałki w chwili obecnej stara się o ich przekazanie na własność Samorządu.

Jeżeli procedura pozyskania brakujących gruntów zakończy się sukcesem wystąpimy do Wojewody Podlaskiego o wydanie pozwolenia na budowę a następnie ogłosimy przetarg na budowę pasa.

Szacunkowy koszt inwestycji to ok 13 mln zł.

- port pasażerski: dlaczego nie powstanie? Jakiego są powody rezygnacji z budowy terminalu pasażerskiego?

Budowa portu lotniczego w 70-tysięcznych Suwałkach byłaby ekonomicznie nieuzasadniona. W odległości 120 km od naszego Miasta jest duże lotnisko pasażerskie w litewskim Kownie.

Dlatego też zapadła decyzja o budowie utwardzonego pasa startowego, który ma wpłynąć przede wszystkim na atrakcyjność gospodarczo-turystyczną tego regionu Polski.

z poważaniem

Kamil Sznel

asystent Prezydenta Suwałk

- Z Radomia linia lotnicza Sprintair ogłosiła 4 kierunki lotów od 18 kwietnia 2016 roku. Co sądzi Pan na ten temat? Czy nadal Pan utrzymuje że port lotniczy w Suwałkach byłby nieopłacalny? A może byłby nieopłacalny, ale mimo to zasadna byłaby jego budowa?

Nie chciałbym porównywać Suwałk do Radomia. To dwa zupełnie inne miejsca o innej chociażby populacji. Ze względu na skalę zaludnienia Suwałk i najbliższych okolic (ok 200 tys. mieszkańców w promieniu do 40 km) nie możemy liczyć na zainteresowanie stałymi połączeniami rejsowymi jeżeli brać pod uwagę dane mówiące, że z opłacalność utrzymania połączeń rejsowych to blisko 1mln. Osób rocznie. Dlatego nie rozważamy stałej komunikacji rejsowej.

- W Olsztynie podano pierwsze dane na temat liczby obsłużonych pasażerów miesięcznie, jest to ok. 900 osób. Co Pan sądzi na ten temat?

Podobnie jak w przypadku Radomia nie chciałbym komentować przypadku z Olsztyna. To zupełnie różne miejsca na mapie Polski.

- Czy nadal brak jest planów budowy terminala pasażerskiego jednocześnie z budową pasa startowego? Kto podejmuje stosowne decyzje z ramienia miasta?

Tak nie ma planów budowy terminalu pasażerskiego w Suwałkach zgodnie z przyjętą koncepcją funkcjonowania lotniska. Decyzję w tej sprawie podejmują Władze Miasta Suwałki.

- czy pas startowy jest budowany tak aby można było przyjąć flotę jaką wykorzystuje linia Sprintair? Są to samoloty Saab. Wypadało by się skontaktować z tymi liniami by ustalić optymalną długość pasa startowego. Czy to jest możliwe?

Konstrukcja pasa i jego długość umożliwi przyjmowanie samolotów do 50 osób. Są to np. takie maszyny jak Embraer EMB 110 lub BECHCRAFT 1900. Jeżeli samoloty Saab są technologicznie zbliżone do wymienionych przeze mnie modeli to jak najbardziej mogłyby one ladować w Suwałkach.

Ze swojej strony pragnę jeszcze dodać, że przykład Hiszpanii pokazuje, że nadmierne inwestowanie w lotniska nie jest jak się okazuje opłacalne w dłuższej perspektywie. Nie chcemy popełnić podobnego błędu dlatego chcemy zainwestować w podstawową infrastrukturę lotniczą. Poza tym tak jak wcześniej wspominałem – w oddalonym o 120 km Kownie jest port lotniczy z rejsowymi połączeniami. Suwałki i Kowno łączy zmodernizowana, ekspresowa trasa Via Baltica. Suwałczanie korzystają z tego lotniska.

z poważaniem

Kamil Sznal

asystent Prezydenta Suwałk

--

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- Więści 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.

Standardy relacjonowania wyborów przez media zgodne z Art. 7 ust. 2 ustawy – Prawo Prasowe.

Kandydat w wyborach nie powinien być formalnie związany z żadnym medium, w szczególności być dziennikarzem, redaktorem naczelnym bądź wydawcą. Jeżeli tak by się zdarzyło, gdyż prawo wprost tego nie zabrania, na czas wyborów nie powinien być on zaangażowany w relacjonowanie wyborów.

Rada Etyki Mediów uznaje udział dziennikarzy w wyborach za złamanie zasad etyki 55 dziennikarskiej. Dziennikarze nie tylko nie powinni kandydować, ale w jakikolwiek inny sposób uczestniczyć w pracach komitetów wyborczych, np. nie powinni pomagać kandydatom w przygotowaniu wystąpień publicznych.

Dobłą praktyką jest wprowadzenie przez szefów redakcji w tym zakresie jasnych wytycznych.

Media powinny z ostrożnością relacjonować wydarzenia z udziałem kandydatów pełniących funkcje publiczne w czasie kampanii wyborczej, a zwłaszcza ciszy wyborczej. Osoby te, mając łatwiejszy niż inni kandydaci dostęp do mediów, mogą nadużywać go do celów związanych z prowadzeniem kampanii wyborczej. Media muszą być więc szczególnie wyczulone.

Prowadzenie negatywnej kampanii w mediach, choć nie jest prawnie zakazane, budzi wątpliwości etyczne. Media powinny przekazywać wypowiedzi prawdziwe, wypowiedziane w dobrej wierze oraz w tonie umiarkowanym. (..)

W przypadku, gdy tworzy się medium specjalnie na potrzeby wyborów, dane medium powinno kierować się regułami prawdziwości i uczciwości przekazu. Należy także pamiętać, że powstające w okresie wyborczym tytuły prasowe zobowiązane są do przestrzegania wszelkich wymogów stawianych prasie przez prawo prasowe (jeżeli publikacja spełnia 56 kryteria definicji „dziennika” lub „czasopisma” wymagana jest np. jego rejestracja w sądzie). Bardzo ważne jest, aby wydawnictwo takie na każdym egzemplarzu posiadało takie informacje jak nazwę i adres wydawcy, adres redakcji, imię i nazwisko redaktora naczelnego. Choć prawo prasowe nie ustanawia obowiązku zamieszczenia impressum na tzw. drukach nieperiodycznych (np. jednorazowo wydanej gazecie), zasada ta powinna być przestrzegana w przypadku wydawnictw dotyczących wyborów. wg http://hfhr.pl/wp-content/uploads/2014/10/HFPC_media_w_okresie_wyborczym.pdf