

## Biuro Rady Miejskiej

*Państwo Czesław Przetomicz*  
*Prezydent Suwałk*  
*Komitet Suwałki*  
*Państwo Skrzypowski*  
*18.02.2020*  
*Czesław Przetomicz*

Od: Adam F. |>  
Wysłano: 15 lutego 2020 18:08  
Do: brm@um.suwalki.pl  
Temat: Petycja do Rady Miasta w sprawie portu lotniczego Suwałki jako regionalnego lotniska dla Podlasia  
Załączniki: image001.png

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, nowo zmienioną i uaktualnioną koncepcję:

#### Regionalny port lotniczy Suwałki- Podlasie

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 bocznicą kolei którą zdemontowano. Wykorzystując podtorze dawnej trasy możnaby przedłużyć bocznicę 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.

Proponuję że po zmianach na linii na lotnisko kursowałyby specjalne pociągi kolei regionalnej (oparte o specjalny tabor wychylny) z czasem przejazdu 1 godz. 25 minut, oparte o tabor wychylny. Zatrzymywałyby się tylko na nowozbudowanym przystanku Suwałki Lotnisko i ewentualnie na przystanku Suwałki Papiernia. Mogłyby kursować w relacji:

1. Białystok
2. Czarna Białostocka
3. Sokółka
4. Sidra
5. Dąbrowa Białostocka
6. Augustów
7. Augustów Port
8. Suwałki Lotnisko

URZĄD MIEJSKI W SUWAŁKACH  
BIURO RADY MIEJSKIEJ  
WPLYNSŁO  
Data: 17.02.2020  
poc 104

Obrany 1 18.02.2020  
*[Signature]*

9. ewentualnie postój na przystanku Suwałki Papiernia
10. Suwałki - połączenie do centrum miasta.

Przykładowy tabor to pociągi typu Regioswinger: Oto ich przetłumaczony opis (na podst. Wikipedii)

RegioSwinger jest przechyłanym spalinowym zespołem trakcyjnym (DMU) przeznaczonym do szybkiego ruchu regionalnego na liniach niezelektryfikowanych.

RegioSwinger został po raz pierwszy wyprodukowany przez Adtranz w Hennigsdorfie, zanim stał się częścią Bombardier Transportation w 2001 roku. Pociąg jest używany w Niemczech z Deutsche Bahn w klasie 612, a do Chorwacji został wprowadzony przez Chorwackie Koleje Państwowe jako HŽ 7123 lub InterCity Nagibni (ICN) w 2004 r. Publiczność skróciła tę nazwę, dzięki czemu zyskał przydomek nagibni (swinger) w Chorwacji i stał się znany również pod tą krótką nazwą, dzięki reklamom. Poprzednikiem klasy 612 była klasa 611, która ze względu na duże problemy z systemem przechyłania i podwoziem była w dużej mierze uznawana za awarię. Mimo, że klasa 612 trzyma się zasady elektrycznego systemu przechyłu (Neicontrol-E), to od początku została ona zaprojektowana na nowo.

Pierwsze urządzenia zostały dostarczone w 1998 r. i działały niezawodnie do 2004 r., kiedy to wykryto pęknięcia w szeregu zestawów kołowych. Ze względów bezpieczeństwa system przechyłania został wyłączony, a następnie zredukowano maksymalną prędkość na liniach przechyłania, co spowodowało ogromne zakłócenia w rozkładzie. Podobnie jak wcześniej w przypadku klasy 611, koła i osie musiały zostać wymienione. Od 2005 roku klasa 612 została wyposażona w osie z utwardzonego molibdenu. Dziś klasa 612 powróciła do pracy przechyłnej i stanowi szkielet szybkiego serwisu regionalnego DB na niezelektryfikowanych liniach.

Po uziemieniu ICE TD klasy 605 z powodu pęknięcia osi w jednym urządzeniu, na linii Drezno-Monachium 2003 zastąpiono ją klasą 612, ponieważ zastąpienie jej czymś innym niż przechyłny DMU oznaczałoby wydłużenie czasu jazdy. Mimo że klasa 612 nie została skonstruowana z myślą o komforcie podróżowania typu ICE, 16 jednostek zostało przemalowanych w schemacie ICE i przemianowanych na klasę 612.4.

Informacje techniczne

Jednostki klasy 612 składają się z dwóch zmotoryzowanych wagonów, każdy z silnikiem Cummins (typ QSK-19) o mocy 560 kW (751 KM). Moc przekazywana jest hydraulicznie. Za pomocą sprzęgła Scharfenberga można podłączyć do czterech jednostek, przy czym komputery pokładowe automatycznie wybierają konfigurację pociągu.

Oprócz hamulców pneumatycznych i hydraulicznego układu hamulcowego, klasa 612 jest również wyposażona w hamulec elektromagnetyczny. Maksymalny kąt nachylenia wynosi 8°.

--

## 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](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.

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 lata 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 G.*

*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 mieszkałem 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 wylądowało tu wiele samolotów, tego konkretnego typu nie sprawdzaliśmy.*

---

Kamil Sznel  
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 możnaby 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](http://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*

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 F

1