

Urząd Miasta Żagań

BRM
18 GRU. 2018
AHJ

Od: Adam <phooli@gmail.com>
Wysłano: 17 grudnia 2018 10:52
Do: info@um.zagan.pl
Temat: Petycja do Rady Miasta Żagań dot. decyzji skutkującej znacznymi stratami dla gospodarki miasta

Do wiadomości
1. B.R.M.
2. KOM. ST. S. UM. ŻAGAŃ
02.01.2019
[Signature]

Urząd Miasta Żagań
SEKRETARIAT
17-12-2018
W P Ł Y N Ę Ł O

Petycja do
Rady Miasta Żagań

przewodniczący
Rady Miasta
KULESZA SEBASTIAN

Wiceprzewodniczący
Rady Miasta
ŁOŚ PIOTR JERZY

Wiceprzewodniczący
Rady Miasta
MASZLONG CYPRIAN ANDRZEJ

W P Ł Y N Ę Ł O
Urząd Miasta Żagań
PUNKT INFORMACJI URZĘDU
17-12-2018
L.dz. 17460/18 rat.

- Radni Rady Miasta
- BOCHENEK WIESŁAW MARIAN
- CHODAŃ ANDRZEJ ZYGFRYD
- DREWICZ KINGA
- JADACH DARIUSZ
- KLOREK MAŁGORZATA MARIA
- KOZŁOWSKA DANUTA
- KUCAB STANISŁAW PAWEŁ
- KULESZA SEBASTIAN
- KUŹNIAR GRZEGORZ KRZYSZTOF
- KWARCIŃSKI TOMASZ JAN
- ŁOŚ PIOTR JERZY
- MACIEJAK TOMASZ PAWEŁ
- MARCHEWKA DANIEL
- MASZLONG CYPRIAN ANDRZEJ
- MATWIJÓW ADAM
- NOWAK TOMASZ CEZARY
- OMIELJAŃCZYK KRZYSZTOF TOMASZ
- SIENKIEWICZ HENRYK
- SIEŃKO KRZYSZTOF
- WĘGLIK PIOTR STANISŁAW
- ZIETEK-MUSZYŃSKA AGNIESZKA JOANNA

Petycja wnosi o kontakt z Radą Gminy w celu zmiany lub unieważnienia uchwały Rady Gminy Żagań nr XVIII/127/16 z dnia 13.09.2016r. (Dz.Urz.Woj.Lubuskiego z 20.09.2016r., poz. 1875)

Proszę o zamieszczenie petycji w BIP. Moje dane osobowe mogą zostać użyte. Odpowiedź powinna być w formie do publikacji.

Poprzedni wywód uzupełniam o argument ekonomiczny.

Argument ekonomiczny

Szanowni Państwo,
Jako ekonomista wzywam do zmiany lub unieważnienia części w/w uchwały w zakresie likwidacji lotniska

Żary/Żagań. Forma terenu inwestycyjnego dalej jest zalecana, ale już- bez likwidacji pasa startowego, dróg kołowania i płaszczyzny postojowej samolotów.

Dla 11600 pasażerów rocznie w m. Heringsdorf liczone wpływ teoretycznego zamknięcia lotniska na tylko branżę turystyki. Robił to profesjonalny ekonomista. Założono że jedna osoba przyjezdna wydawała dziennie 100 euro. Straty wpływów podatkowych- w dokumencie nazwane jako Steuerausfälle (3 miliony euro) wynosiły sześciokrotność rocznego deficytu lotniska pasażerskiego "das Sechsfache des Flughafendefizits (0,5 miliona euro)".

Uzasadnienie obliczeń strat- w jęz. niemieckim jest poniżej

Moje dalsze wyjaśnienia i wnioski:

- w regionie powinno powstać drugie lotnisko które oferowałoby utwardzony pas startowy i niższe stawki dla samolotów małych, biznesowych, general aviation
- uruchomiono dotowane loty do Warszawy w sezonie wiosenno-letnio-jesiennym, co najmniej 2 razy w tygodniu, w poniedziałki rano (albo w niedziele wieczorem) i w piątki wieczorem. Czas przelotu na trasie do Warszawy wynosiłby około 1,5 godziny z międzylądowaniem w Babimoście. 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 przedłużenie istniejących połączeń do Babimostu- do Żagania.

Wnoszę petycję także o to aby możliwie szybko zachowano od likwidacji pas startowy i 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. Q400. Spowoduje to spadek cen biletów, wzrost liczby pasażerów i wzrost rentowności połączeń lotniczych rozkładowych do Żar i Żagania a także spowoduje zmniejszenie dotacji do utrzymania połączeń lotniczych jak i utrzymania samego lotniska.

Wnoszę także o przystosowanie obecnych niektórych budynków 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.

Powojaskowe lotnisko już istnieje, ale:

- pas startowy jest niespoinowany i nie był naprawiany
- nie ma na nim zbyt wielu pomocy nawigacyjnych. Proponuję wyposażenie portu w terminal pasażerski zdolny do obsługi 33 pasażerów jednorazowo w odlocie poprzez adaptację 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 tylko latem.

Porty lotnicze z powodzeniem funkcjonują w 27- tysięcznym Szczytnie (Port Lotniczy Szymany), w 4- tysięcznym Babimocie 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. 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 zółbka. 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

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 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

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

Dalsze postulaty:

Szanowni Państwo,

Jako ekonomista transportu uważam że na rynku lotnisk pasażerskich woj. lubuskiego potrzeba jest 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, przez co samoloty biznesowe, czarterowe czy sportowe muszą lądować bardzo daleko od miast Żary, Żagań. Utrudnia to biznesmenom szybki dostęp do tego regionu.

Niewielki, sezonowy port lotniczy pasażerski mógłby już niedługo zacząć funkcjonować w Tomaszowie. Infrastruktura już istnieje i jest posiadana przez kilka podmiotów, ale są znaczne braki w planie zagospodarowania przestrzennego. Jest to

spowodowane podjęciem decyzji o likwidacji pasa startowego, drogi kołowania, płaszczyzny postojowej samolotów w/w lotniska przez Radę Gminy w uchwale we wrześniu roku 2016.

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 uchwałą radnych gminy Żagań. Wnoszę o uwzględnienie istnienia lotniska Żary- Żagań w planie zagospodarowania przestrzennego i o zmianę przez Radę Gminy treści tejsze uchwały.

Uzasadnienie

Koszt budowy samego pasa startowego to ok. 105 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.

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 wielofunkcyjnie tj. zarówno jako lotnisko i tor samochodowy, jak np. w Kamieniu Śląskim.

Czy to ma szansę się zmienić? Aby zmiana była możliwa, funkcję lotniska należy uwzględnić w uchwale rady gminy, czego nie zrobiono. Wnoszę o zmianę lub unieważnienie tej części w/w uchwały ze względu na straty gospodarcze (koszt lotniska to co najmniej 100-200 mln PLN) i wnoszę aby radni miasta skontaktowali się w tej sprawie z radnymi gminy.

Lotnisko w Żaganiu- Tomaszowie ma już zamknięty pas startowy o pierwotnej długości 2500 m., o szacunkowej wartości ok. 105 mln PLN (koszt pasa startowego nowego we wsi Szymany o takich parametrach to właśnie 105 mln PLN), z którego zdana do użytku długość i szerokość to około 2000 lub 2200 metrów i 60 m szerokości. 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 w którego dopiero zaczyna się wznawiać połączenia pasażerskie i początkowo popyt nie będzie duży, to 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. Można też wykorzystać samoloty kursujące na trasie do Babimostu i dwa razy na tydzień przedłużyć loty do Żagania.

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. Funkcję lotniska łączyłoby ono z obecną funkcją toru do jazdy samochodem, co jest możliwe i praktykowane np. w Kamieniu Śląskim.
- uruchomiono dotowane loty z 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 Żagań- Babimost- Warszawa wynosiłby około 1,5 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 Żagania a także spowoduje zmniejszenie dotacji do utrzymania połączeń lotniczych jak i utrzymania samego lotniska.

Wnoszę także o przystosowanie obecnych niektórych budynków - w postaci budynku powojkowego- 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.

Powojkowe 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 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 tylko latem.

Porty lotnicze z powodzeniem funkcjonują w 27- tysięcznym Szczytnie (Port Lotniczy Szymany), w 4-tysięcznym Babimoście i w 23- tysięcznym Goleniowie.

Powtarzaniem 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. 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 mitem 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.

-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. Choćby dla tego celu lotnisko powinno być naprawione. Przecież lotniska aeroklubowe mają prawie wszystkie miasta podobnej jak aglomeracja Żary/ Żagań wielkości. Tymczasem władze w odpowiedzi na zapytanie informują o zamiarze całkowitej likwidacji lotniska.

-czy planuje się poszukiwanie inwestorów którzy potrzebują lotniska dla procesu technologicznego, np. producentów samolotów lekich, 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 gminie Żagań upadła.

-czy władze gminy nie zamierzają skorzystać z usług Urzędu Lotnictwa Cywilnego by dowiedzieć się co trzeba przesłać aby formalnie zalegalizować lądowisko na pasie startowym? W wielu miastach na powojkowych pasach startowych najpierw zalegalizowano lądowiska, później dodano stacje 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 np. z Urzędu Marszałkowskiego etc.?

Wnoszę petycję o zachowanie i odtworzenie drogi startowej Portu Lotniczego Żagań i odbudowę portu.

Proponuję drogę startową o dł. 2200 metrów z wykorzystaniem drogi startowej istniejącej powojkowej która byłaby naprawiona (wymianą 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.

Uruchomionyby 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.
Załączam poprzednią odpowiedź:

--

Odpowiedzi władz

Witam

W odpowiedzi na Pana wniosek z dnia 14.12.2017r. o zmianę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miejscowości Tomaszowo w zakresie lokalizacji lotniska uprzejmie informuję, że w chwili obecnej nie przewidujemy opracowania zmiany planu Tomaszowa.

7 W roku 2016 uchwałą Rady Gminy nr XVIII/127/16 z dnia 13.09.2016r. (Dz.Urz.Woj.Lubuskiego z 20.09.2016r., poz. 1875) uchwalono plan miejscowy dla terenu byłego lotniska pod kątem lokalizacji na tym terenie Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W roku bieżącym wykonaliśmy na tym terenie uzbrojenie –sieć wodociągowa i kanalizacyjną.

Z uwagi na powyższe brak możliwości realizacji Pana wniosku.

Składający Petycję:
Adam Fularz,
ul. Doilina Zielona 24a,
65-154 Zielona Góra