

**FORMULARZ WNIOSKU/INTERPELACJI\***Zgłoszony/a na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu: 09.02.2015r.przez Radną/Radnego: Mirosław Marciniakw sprawie: przystąpienia do klubu w Babimostie

Treść wniosku/interpelacji:

Nobec całkowitego braku dotychczasowej <sup>mej</sup> strategii działań na terenie w Babimostie niezbędne jest podjęcie działań i decyzji dotyczących jego przystąpienia.

Powiesione dotychczas materiały inwestycyjne oraz coroczne dopłaty do kiletów (w tym roku 5,6 mln zł, co oznacza dopłatę ok. 500,00 zł do kiletu) są ogromne, a zasadności wydatkowania wątpliwe.

Niezbędne są dokonanie obiektywnej oceny stanu bieżącego i podjęcie decyzji o przystąpieniu w oparciu o realny stan finansowy. Obecny stan ciągłego dopłacania bez szans na samostanowienie finansowe jest w mojej ocenie niezasadne, oraz nieoposrodome.

Propozycja załatwienia sprawy:

(wypełnić w przypadku wniosku)

Odpowiedź na piśmie / do omówienia na komisji finansów.

Mirosław Marciniak

(podpis)



Lubuskie

Zarząd Województwa Lubuskiego

Zielona Góra, 25 lutego 2015 r.

BPW.I.0003.5.2015

W P Ł Y N Ę Ł O  
URZĄD MARSZAŁKOWSKI  
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO  
Biuro Sejmiku

25-02-2015

Nr rej. 276 ..... ilość zał. ....

Podpis .....

Pan  
**Mirosław Marcinkiewicz**  
Radny  
Województwa Lubuskiego  
w miejscu

*Beata Nowakiewicz Radny*

W odpowiedzi na Pański wniosek zgłoszony na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu 09.02.2015 r. w sprawie „przyszłości lotniska w Babimoście”, uprzejmie informuję, że:

W listopadzie 2010 r. z inicjatywy zarządzającego lotniskiem Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” (PPL) oraz spółki „Lotnisko Zielona Góra/Babimost sp. z o.o.” podjęte zostały kroki w celu stworzenia dokumentu pn.: „Strategia Rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost wraz z Biznesplanem do 2040 r.” jako „mapy drogowej” do realizacji zadań i osiągnięcia celów warunkujących rozwój Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost (PL ZG/B). W grudniu 2010 r. podpisano umowę pomiędzy PPL i Spółką jako zamawiającymi a firmą TRIO Management Corporate Finance sp. z o.o. ([www.triomanagement.pl](http://www.triomanagement.pl)) jako wykonawcą opracowania strategii i biznesplanu. Koszty opracowania tych dokumentów w całości zostały poniesione przez PPL oraz Spółkę i zgodnie z zapisami umowy, zamawiający posiadają wyłączne majątkowe prawa autorskie do tych opracowań.

Strategia prezentuje dwa podstawowe warianty dalszego funkcjonowania lotniska: umiarkowany i dynamiczny. Warianty te nie różnią się wysokością poniesionych nakładów na infrastrukturę lotniska oraz jego promocję. W obu wariantach strategia zakłada rozwój portu lotniczego w trzech etapach: Etap I (lata 2011 – 2016), Etap II (lata 2017 – 2026) i Etap III (lata 2027 – 2040). Każdy z następujących po sobie etapów cechuje wyższy stopień ogólności, co wynika z odległego horyzontu czasowego strategii.

W pierwszym etapie podstawowym celem strategicznym jest odprawienie do końca 2016 roku minimum 75 tysięcy pasażerów i utrzymanie średnich kosztów funkcjonowania lotniska na poziomie 7-8 mln zł rocznie. Partnerzy realizujący strategię to Województwo Lubuskie, PPL oraz Spółka. W strategii przyjęto, że wspólne inwestycje Województwa Lubuskiego i PPL wyniosą łącznie 16,05 mln zł, z czego na PPL przypadnie kwota 1,8 mln zł, a na Województwo Lubuskie pozostałe 14,25 mln zł.

Należy dodać, że na skutek niemożliwych do przewidzenia zmian w gospodarce światowej i europejskiej oraz wstrząsów jakie dotknęły rynek lotniczy w Polsce, strategia wymaga aktualizacji.

Dodatkowo informuję, że zmiana ustawy Prawo lotnicze nałożyła na zarządzającego lotniskiem użyteczności publicznej obowiązek sporządzenia „planu generalnego lotniska”. W myśl Art. 55 ww. ustawy zarządzający lotniskiem opracowuje plan generalny lotniska użytku publicznego stanowiący plan rozwoju tego lotniska, sporządzony na okres nie krótszy niż 20 lat.

Plan generalny określa między innymi:

- 1) obszar objęty planem, z określeniem dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych;
- 2) informację dotyczącą planowanego rozwoju ruchu lotniczego (w podziale, w szczególności na operacje regularne, czarterowe i lotnictwo ogólne, przewozy pasażerów i towarów);
- 3) koncepcję zapewniania służb żeglugi powietrznej;
- 4) koncepcję rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska;
- 5) informację dotyczącą przepustowości, z uwzględnieniem jej obecnych - w przypadku istniejących lotnisk - i przyszłych parametrów (w podziale na parametry dotyczące w szczególności dróg startowych, dróg kołowania, płyt postojowych, terminali, przestrzeni powietrznej, dróg dojazdowych do lotniska), w odniesieniu do zakładanego rozwoju ruchu i planowanych modernizacji lotniska;
- 6) informacje ekonomiczno-finansowe dotyczące w szczególności obecnej i planowanej struktury własnościowej, przewidywanych źródeł finansowania inwestycji, obecnej i przewidywanej rentowności i płynności podmiotu, planowanej wysokości opłat lotniskowych i przychodów z ich tytułu, z odniesieniem do całości planowanych przychodów podmiotu.

Plan generalny dla lotniska Zielona Góra w Babimoście został opracowany przez firmę Romny Enterprise sp. z o.o. ([www.romny.pl](http://www.romny.pl)) i złożony do akceptacji w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Plan generalny podlega także zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw obrony narodowej. Po ostatecznym zaakceptowaniu przez MliR Planu generalnego dla lotniska Zielona Góra w Babimoście, będzie on podstawowym (przygotowanym przez ekspertów lotniczych) dokumentem, „mapą drogową” dla rozwoju lotniska i podstawą do zaktualizowania „Strategii Rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost wraz z Biznesplanem do 2040 r.”

Strategia zostanie więc zaktualizowana, jednak opierając się na założeniach obecnie realizowanej i opracowanej w 2011 roku, należy zwrócić uwagę, że ostateczna ocena jej realizacji może nastąpić dopiero w roku 2017, po zakończeniu pierwszego etapu. Dlatego postawiona przez Pana teza o „całkowitym fiasku dotychczasowej strategii” jest nieuzasadniona.

Zarząd Województwa Lubuskiego konsekwentnie realizuje ujęty na liście projektów kluczowych (IPI), inwestycyjny projekt LRPO pn. „Rozbudowa i modernizacja Regionalnego Portu Lotniczego Zielona Góra w Babimoście wraz z infrastrukturą lotniskową”.

W ramach projektu i zgodnie ze strategią wykonano nw. inwestycje infrastrukturalne:

- a) Sieć elektroenergetyczna zasilająca oświetlenie nawigacyjne – podświetlane znaki pionowe (oznaczenie pionowe drogi startowej i drogi kołowania) – koszt całkowity projektu: 860.310,42 zł (inwestycja zakończona), współfinansowanie LRPO 85%:
- b) Budowa drogi patrolowej – koszt całkowity projektu: 859.927,22 zł (inwestycja zakończona), współfinansowanie LRPO 85%:
- c) Budowa Strażnicy Lotniskowej Służby Ratowniczo – Gaśniczej - koszt całkowity projektu: 3.137.301,22 zł (inwestycja zakończona), współfinansowanie LRPO 85%:
- d) Remont i naprawa oświetlenia PPS1 (Płasczyzna Postojowa Samolotów) i DK (Droga Kołowania) „E”. Koszt całkowity projektu 400.342,55 zł (inwestycja zakończona), współfinansowanie LRPO 85%:
- e) Naprawa nawierzchni PPS1 i DK „E”. Całkowity koszt inwestycji 640.591,42 zł (inwestycja zakończona), współfinansowanie LRPO 85%:
- f) Budowa systemu precyzyjnego lądowania ILS/DME - koszt całkowity projektu około 4.000.000,00 zł (inwestycja zakończona i sfinansowana przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w ramach projektu współfinansowanego w 85% z budżetu LRPO):
- g) Budowa systemu monitoringu lotniska. Inwestycja prowadzona i zakończona w ramach budżetu PPL w 2013 r. Koszt inwestycji ok. 150.000,00 zł: Budowa stacji paliw dla paliwa typu „Jet”. Inwestycja prowadzona i zakończona w ramach budżetu PPL w 2013 r. Koszt inwestycji ok. 1.000.000,00 zł. Zakup przez PPL sprzętu handlingowego (techniczne urządzenia obsługi naziemnej lotniska i samolotów) będzie odbywał się sukcesywnie w zależności od potrzeb PL ZG/Bi wielkości ruchu lotniczego.
- h) Odstąpiono od realizacji inwestycji pn. „Rozbudowa PPS nr 3”. Po dokładnym oszacowaniu i aktualizacji kosztorysów ustalono, że koszt inwestycji wyniósłby ok. 8 mln zł. W związku z ogłoszeniem przez Komisję Europejską w dniu 18 czerwca 2013 r. nowych uregulowań dotyczących „Linii demarkacyjnej pomiędzy Programami Operacyjnymi Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybackiej” inwestycja nie uzyskałaby dofinansowania LRPO. Według założeń ogólnych demarkacji kwotowej, w ujętej tabelarycznie kategorii interwencji nr 29 (Infrastruktura portów lotniczych) zapisano: „Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego: Wsparcie tylko w portach lotniczych obsługujących ruch międzynarodowy (zaakceptowanych przez KE) – maksymalna wartość projektu 4 mln PLN”.

Dodatkowo wybudowano automatyczny system osłony meteorologicznej AWOS – koszt całości projektu ok. 4.000.000,00 zł. (inwestycja zakończona). Budowa w 100% sfinansowana przez spółkę Romny Enterprise sp. z o.o.

Całość projektu zakończy budowa nowej Hali Kontroli Przylotów, która poprzez zwiększenie przepustowości pasażerskiej lotniska pozwoli na zrealizowanie standardów narzuconych przepisami lotniczymi oraz spełni wymogi przewoźników lotniczych. Całkowity planowany koszt budowy hali to kwota ok. 3.200.000,00 zł (w trakcie realizacji do końca br.).

Dopiero po zakończeniu tej ostatniej inwestycji lotnisko uzyska standard, który umożliwiać będzie jego dalszy, dynamiczny rozwój. We wcześniejszych rozmowach z touroperatorami oraz liniami lotniczymi dostrzegano zalety lotniska (położenie, możliwość operowania całą dobę, niskie koszty itd.), jednak jako główne przeszkody jego pełnego wykorzystania wymieniano brak systemu ILS/DME oraz brak możliwości zgodnego z normami odprawienia pasażerów większego samolotu.

Zarząd Województwa Lubuskiego podtrzymuje stanowisko, iż dla rozwoju mobilności mieszkańców regionu oraz podnoszenia atrakcyjności inwestycyjnej Lubuskiego, rozwój regionalnego lotniska jest niezbędny. Dlatego w dalekosiężnych planach rozwojowych transport lotniczy (zarówno pasażerski jak towarowy) zajmuje znaczące miejsce obok transportu kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego. W porównaniu z innymi regionami Polski, wysokość nakładów poniesionych na lotnisko Zielona Góra w Babimoście jest obiektywnie niska. Znaczący jest tu fakt, że lotnisko z infrastrukturą wartą setki mln zł, Województwo Lubuskie przyjęło w formie celowej darowizny Skarbu Państwa.

Środki w wysokości 5,6 mln zł z budżetu WL oraz 2 mln z budżetu Miasta Zielona Góra przekazane na zakup bloku miejsc w każdym rejsie na trasie EPZG –WAW -EPZG, są środkami o około 50% mniejszymi niż zaplanowane w Strategii Rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost.

Zgadzam się z Panem, że niezbędne jest dokonanie obiektywnej oceny stanu bieżącego lotniska i podjęcie decyzji w oparciu o realny plan finansowy. Służyć temu będzie aktualizacja Strategii, która nastąpi po przyjęciu i zatwierdzeniu Planu generalnego dla lotniska.

Odnosząc się do zawartej w Pańskim wniosku sugestii, w opinii Zarządu Województwa Lubuskiego, nie ma podstaw do wygaszania działalności lotniska. Podjęcie takiej nieodwracalnej w skutkach decyzji, będzie ewidentnym przejawem niegospodarności, ponieważ spowoduje konieczność zwrotu majątku do Skarbu Państwa oraz zwrotu dofinansowania inwestycji infrastrukturalnych z budżetu LRPO, a to w znaczącym stopniu obciąży budżet Województwa Lubuskiego.

Województwo Lubuskie w roku 2014 oraz w styczniu 2015 r. przeprowadziło rozmowy celem wyłonienia podmiotu zarządzającego PL EPZG między innymi z przedstawicielami PPL, PL Wrocław Airport, PL Poznań Ławica oraz Urzędem Lotnictwa Cywilnego (ULC). Na chwilę obecną PL Poznań

Ławica nie wyraził zainteresowania zarządzaniem i współpracą z lotniskiem w Zielonej Górze. Wrocław Airport wykazał zainteresowanie lecz pomimo wysłanego przez UMWL zapytania nie złożył pisemnej odpowiedzi.

PPL złożył pisemną deklarację kontynuowania zarządzania PL EPZG.

W chwili obecnej w PPL prowadzone są kompleksowe prace, których celem będzie stworzenie ram dla porozumienia, w obszarze których konieczne są rozstrzygnięcia kluczowe takie jak:

- 1) Podpisanie aneksu do umowy nr DG.VI.272.3.1.2012.
- 2) Zastosowanie formuły PSO (Public Service Obligation).
- 3) Uzasadnienia prawne reżimu pomocy publicznej.
- 4) Budowa mechanizmu stosownej rekompensaty związanej z kosztami operacyjnymi zarządzającego Portem Lotniczym.
- 5) Wypracowanie mechanizmu pozwalającego kontrolować wydatki zarządzającego Portem Lotniczym.

*Z poważaniem,*

**z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA**

*Bogdan Nowak*  
**CZŁONEK ZARZĄDU**