

FORMULARZ INTERPELACJI

Zgłoszona na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu: **13. kwietnia 2015 r. w Gorzowie Wlkp.**

przez Radną: **Annę Synowiec**

w sprawie: **Wizji przyszłości Portu Lotniczego Zielona Góra / Babimost. Kosztów utrzymania portu w tym kosztów zarządu portem.**

Treść interpelacji:

Zgodnie z § 40 ust 1 i 2 w zw. z § 42 ust 1 Statutu Województwa Lubuskiego z dnia 09.09.2013 r. składam interpelację w celu udzielenia mi informacji w następującej sprawie.

Lotnisko w Babimoście, jest najmniejszym lotniskiem pasażerskim w kraju. W ubiegłym roku obsłużyło około 11 tys. pasażerów. To mniej niż w roku poprzednim. W styczniu br. lotnisko obsłużyło 663 pasażerów i wykonało 78 operacji lotniczych ([źródło.biznes.onet.pl](http://zrodlo.biznes.onet.pl)). Świadczy to ewidentnie o tendencji spadkowej. Jedynym połączeniem realizowanym z lubuskiego portu jest połączenie z Warszawą, obsługiwane przez Sprint Air. Województwo dotuje przewoźnika znacznymi kwotami.

Wybór portu lotniczego jest dla pasażera złożonym procesem decyzyjnym. Pasażer jest mobilny, więc poszukuje najbardziej atrakcyjnych połączeń w pewnym obszarze geograficznym, w którym często ma do wyboru kilka portów lotniczych. Decyzja pasażera o podróży jest w dużej mierze podyktowana dostępnością destynacji i linii lotniczych.

Najważniejsze kryteria wyboru portu lotniczego i linii lotniczej przez pasażera to min.:

- dostępność połączeń lotniczych;
- częstotliwość połączeń;
- godziny i dostępność lotów,
- cena i wysokość innych opłat związanych z podróżą;
- wizerunek portu i przewoźnika (niezawodność, punktualność lotu);
- bezpieczeństwo;
- dostępność sklepów oraz innych usług komercyjnych na lotnisku;
- dostępność połączeń.

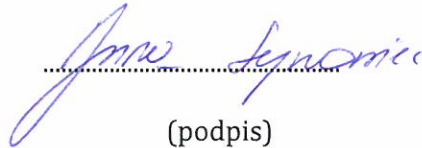
W kontekście powyższego należy mieć na uwadze choćby to, że Gorzów Wlkp. posiada w zasięgu do 200 km aż cztery lotniska: PL Poznań Ławica (ok. 113 km), PL Szczecin Goleniów (ok. 120 km), Berlin Schonefeld (ok. 170 km), Zielona Góra/Babimost (ok. 106 km).

Istotna jest ponadto siła oddziaływania lotniska. Wymiarem siły oddziaływania jest liczba ludności zamieszkującej przestrzeń w promieniu 1h lub 2h potrzebnych na dojazd. Warunkiem koniecznym, by linie lotnicze chciały korzystać z infrastruktury danego portu jest przede wszystkim duża gęstość zaludnienia i potencjał gospodarczy obsługiwanego regionu, co w efekcie przekłada się na wielkość potencjalnie możliwego do wygenerowania ruchu.

Już dzisiaj wiemy, że „Strategia Rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost wraz z Biznesplanem do 2040 roku” całkowicie się nie sprawdziła. Wystarczy spojrzeć choćby na cel strategiczny I etapu strategii - odprawienie do końca 2016 roku minimum 75 tys. pasażerów i utrzymanie średnich kosztów funkcjonowania lotniska na poziomie 7-8 mln rocznie.

Mając na uwadze powyższe, zadaję następujące pytania:

1. Jaki jest roczny koszt utrzymania Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost, przy czym chodzi tu o perspektywę, w której to w gestii Województwa będzie zapewnienie zarządzania lotniskiem po zakończeniu umowy z Polskim Przedsiębiorstwem Portów Lotniczych?
2. Czy w związku z aktualną sytuacją lotniska został sporządzony biznes plan rozwoju lotniska? Jeżeli tak, to proszę o jego doręczenie.
3. Jaka jest szansa na budowę siatki połączeń, z jakimi przewoźnikami?
4. Czy padły konkretne propozycje odnośnie odpłatnego korzystania z portu lotniczego dla potrzeb wojska?
5. Jakie są realne możliwości uruchomienia przelotów transportu towarów (CARGO) z jednoczesnym ustaleniem, czy faktycznie jest takie zapotrzebowanie, czy drogi dojazdowe do lotniska umożliwią płynny ruch samochodów transportujących towar?



(podpis)