Druk Nr **57/2009**
Projekt z dnia **6.04.2009 r**

UCHWAŁA Nr
RADY MIEJSKIEJ w ŁODZI
z dnia

w sprawie przyjęcia wieloletniego programu pod nazwą „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta”.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, z 2002 r. Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 214, poz. 1806, z 2003 r. Nr 80, poz. 717, Nr 162, poz. 1568, z 2004 r. Nr 102, poz. 1055, Nr 116, poz. 1203, z 2005 r. Nr 172, poz. 1441, Nr 175, poz. 1457, z 2006. Nr 17, poz. 128, Nr 181, poz. 1331, z 2007 r. Nr 48, poz. 327, Nr 138, poz. 974, Nr 173, poz. 1218, z 2008 r. Nr 180, poz. 1111, Nr 223, poz. 1458 oraz z 2009 r. Nr 52, poz. 420), Rada Miejska w Łodzi

uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się wieloletni program pod nazwą „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Łodzi.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Rady Miejskiej w Łodzi

Tomasz KACPRZAK

Projektodawcą jest Prezydent Miasta Łodzi

Załącznik
do uchwały Nr
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia

„Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta”

WSTĘP

Funkcjonowanie lotniska na terenie Miasta posiada kluczowe znaczenie społeczne, gospodarcze i promocyjne. Stanowi ważny argument przy podejmowaniu decyzji przez potencjalnych inwestorów przy angażowania swojego kapitału w Łodzi i Regionie. Przepływ pasażerów i obsługa ładunków lotniczych mają rzeczywiste znaczenia dla konkurencyjności i rozwoju regionów.

Przeprowadzone dotychczas inwestycje na terenie portu pozwoliły na uruchomienie regularnych międzynarodowych połączeń lotniczych samolotami średniego zasięgu typu B 737-800, stworzenie odpowiednich standardów obsługi pasażerów zapewniających obsługę 0,5 mln pasażerów na rok i 4 x 200 pasażerów w godzinie szczytu oraz zapewnienie na lotnisku przewidzianych przepisami standardów bezpieczeństwa. Zakończone inwestycje dały wymierne efekty w postaci wzrostu liczby obsługiwanych pasażerów. Port Lotniczy zajmuje obecnie 6 miejsce wśród innych krajowych portów lotniczych pod względem ilości obsłużonych pasażerów.

Stale rosnąca liczba pasażerów oraz operacji lotniczych w ostatnich latach w związku z rozwojem rynku lotniczego w Polsce stwarza potrzebę, a zarazem konieczność rozbudowy istniejącej infrastruktury technicznej celem zwiększenia przepustowości lotniska tak, aby móc w pełni zaspokajać wzmożony popyt na usługi lotnicze. Zwiększenie przepustowości lotniska pozwoli na dalszy wzrost liczby obsługiwanych pasażerów, a jest to jeden z ważniejszych czynników umożliwiających włączenie łódzkiego portu do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T zdecydowanie zwiększającej możliwości rozwojowe regionu.

Realizacja założonego programu rozbudowy lotniska wpłynie na poprawę dostępności komunikacyjnej miasta i jego większe otwarcie na świat, co wpłynie na podniesienie atrakcyjności ofert lokalizacyjnych różnego typu działalności biznesowej i dynamiczny rozwój zarówno miasta jak i całego województwa łódzkiego. To z kolei przyczyni się do wzrostu zatrudnienia w regionie łódzkim.

Rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej, a co za tym idzie poprawa połączeń pomiędzy ośrodkami regionalnymi oraz międzynarodowymi będzie skutkować także podwyższeniem jakości życia mieszkańców oraz zwiększeniem ich mobilności przestrzennej. Dodatkowo zwiększy się strumień turystów napływających do miasta i okolic, co spowoduje większe zyski z turystyki. Realizacja planowanego projektu w zdecydowany sposób podniesie rangę Łodzi, a także jej konkurencyjność zarówno w skali kraju, jak i na arenie międzynarodowej.

REALIZATOR PROGRAMU: Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.”, w której Miasto Łódź posiada 94,29% udziału w kapitale zakładowym Spółki.

OKRES REALIZACJI PROGRAMU: 2009-2012 – realizacja inwestycji, okres rozliczenia Programu do 2028 r.

CEL PROGRAMU:

1. Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta, a tym samym zwiększenie jego dostępności gospodarczej, co w zdecydowany sposób wpłynie również na dynamiczny rozwój całego województwa łódzkiego.
2. Rozbudowa infrastruktury zapewniająca zwiększenie przepustowości lotniska do 1,5 mln pasażerów rocznie oraz rozbudowę siatki połączeń lotniczych w tym z międzynarodowym portem lotniczym (tzw. portem przesiadkowym – HUB).
3. Zwiększenie potencjału usług lotniskowych.
4. Zwiększenie strumienia turystów napływających do miasta i okolic.

SZACUNKOWY KOSZT CAŁKOWITY PROGRAMU : 501.570.800 zł netto.

ZAKRES RZECZOWY PROGRAMU: podzielony na dwa okresy realizacji tj. na lata 2009-2010 i 2011-2012.

Lata 2009-2010

Lp	Wyszczególnienie	Koszt (w tys. zł netto)	Źródło sfinansowania		
			RPO	Dofinan. Zewn.	Inne
1.	Budowa Terminala 3 w zakresie robót budowlano-montażowych wraz z wyposażeniem w systemy odpraw pasażerów oraz kontroli i transportu bagażu	153.890,80	76.945,40		
2.	Modernizacja i przebudowa starego odcinka Głównej Drogi Startowej G-DS	20.000,00			
3.	Zaplecze Techniczne obsługi i zaopatrzenia samolotów, w tym baza paliw	25.820,00			
4.	Budowa zaplecza Technicznego Portu Lotniczego Łódź wraz z dokumentacją (I etap)	6.323,00			
5.	Budowa dróg patrolowych	6.925,00			
6.	Budowa świateł podejścia na kierunku „25” kat II na długości 900 m wraz z dokumentacją, a także przebudową linii 15 kV na trasie podejścia „25” (w ul. Dennej)	3.500,00			
7.	Odwodnienie południowo-zachodniej części lotniska wraz z umocnieniem skarpy	8.402,00			
8.	Dostosowanie istniejącego hangaru do obsługi cargo wraz z budową dojazdu	1.400,00			
9.	Budowa wodociągu w ul. Zamiejskiej do Portu Lotniczego będącego drugostronnym zasilaniem w wodę Portu	320,00			

Lp	Wyszczególnienie	Koszt (w tys. zł netto)	Źródło sfinansowania		
			RPO	Dofinan. Zewn.	Inne
10.	Budowa przyłącza wodociągowego dla Terminala 3 i połączenia z istniejącą siecią wodociągową wraz z dokumentacją	220,00			
11.	Budowa stacji TRAFO dla potrzeb dwustronnego zasilania elektroenergetycznego Terminala 3	1.500,00			
12.	Zakupy urządzeń transportu naziemnego i środków trwałych	5.000,00			
	Łącznie	**233 300,80**	**76.945,40**		

Lata 2011-2012

Lp	Wyszczególnienie	Koszt (w tys. zł netto)	Źródło sfinansowania		
			RPO	Dofinan. Zewn.	Inne
1.	Budowa równoległej drogi kołowania samolotów DK-R wraz z drogami kołowania szybkiego zjazdu oraz wydzielonym miejscem postoju samolotów	170.000,00			
2.	Rozbudowa świateł Głównej Drogi Startowej G-DS. do II kat. na długości 2500m wraz z dokumentacją	3.200,00			
3.	Budowa zaplecza Technicznego Portu Lotniczego Łódź (II etap)	13.570,00			
4.	Zakup urządzeń transportu naziemnego i środków trwałych	5.000,00			
5.	Budowa połączenia PPS1 i PPS2 wraz z dokumentacją	20.000,00			
6.	Budowa płyty CARGO i zaplecza CARGO	20.000,00			
7.	Przebudowa linii 15 kV na trasie podejścia „07" oraz budowa świateł podejścia na kierunku „07"	3.500,00			
	Razem	**235.270,00**			

Wartość inwestycji do zrealizowania bezpośrednio przez Spółkę 468 570,80 tys. zł.
Dofinansowanie z funduszy UE - 76.945,40 tys. zł.
391 625,40 tys. zł.

Rezerwa na wzrost kosztów + 8 374,60 tys. zł.
Łączne wielkość środków do pozyskania na inwestycje 400.000,00 tys. zł

Inwestycje planowane do realizowana przez inne podmioty:

Lp	Wyszczególnienie	Koszt (w tys. zł netto)	Źródło sfinansowania		
			RPO	Dofinan. Zewn.	Inne
8.	Przebudowa drogi technologicznej z ul. Sanitariuszek do bazy paliw dla dostaw paliwa ze stacji kolejowej do bazy paliw	3.000,00			3.000,00
9.	Bocznica kolejowa do Terminala 3 (szynobus)	30.000,00			30.000,00
	Razem	**33.000,00**			**33.000,00**

Łączna kwota nakładów planowanych do poniesienia na inwestycje związane z funkcjonowaniem i rozbudową lotniska w latach 2009-2012 to 501 570,80 tys. zł.
(468.570,80 tys. zł + 33.000,00 tys. zł = 501.570,80 tys. zł)

W załączeniu szczegółowy opis inwestycji planowanych do realizacji.

SPOSÓB FINANSOWANIA PROGRAMU:

1. **400.000.000 zł:**
   a) poprzez emisję obligacji przychodowych przez Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.
   Wartość wyemitowanych obligacji 400 mln zł w dwóch transzach:
   - 235 mln zł na inwestycje planowane do realizacji w latach 2009-2010
   - 165 mln zł na inwestycje planowane do realizacji w latach 2011-2012.
   Emisja drugiej transzy obligacji na kwotę 165 mln zł. uzależniona będzie od wysokości przychodów generowanych przez Spółkę, po zakończeniu inwestycji przewidzianych na lata 2009-2010. Pozwoli to na ponowną kalkulację możliwości spłaty obligatariuszy przez Spółkę i określi udział wspólników w finansowaniu tej spłaty. Decyzja o realizacji inwestycji w ramach drugiej transzy obligacji zostałaby odsunięta w czasie.
   b) przy wykorzystaniu alternatywnych źródeł finansowania inwestycji.
2. **76.945.400 zł**. – środki refundowane przez Unię Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2007-2013 (budowa Terminala Pasażerskiego nr 3 wchodzi w zakres Projektu RPO);
3. **33.000.000 zł** – przez podmioty zewnętrzne; inwestycje dotyczące bocznicy kolejowej oraz drogi technologicznej do bazy paliw winny być sfinansowane przez Ministerstwo Infrastruktury oraz Urząd Marszałkowski, natomiast przebudowa drogi technologicznej do bazy paliw przez właściciela gruntów, tj. Miasto Łódź.

Uwaga:

Zadania nr 4, 5, 7 z etapu I oraz zadanie 3 z etapu II zostały zgłoszone do sfinansowania ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Oś priorytetowa VIII – Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, Działanie 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego. Łączna szacunkowa wartość zadań - 35.220 tys. zł; maksymalna możliwa kwota dofinansowania 29.937 tys. zł
Uzyskanie dofinansowania na ten cel pozwoliłoby zmniejszyć wielkość środków niezbędnych do pozyskania na inwestycje.

Zabezpieczeniem wykupu obligacji przez Spółkę będą:

1. Przychody generowane przez Spółkę po zakończeniu realizacji inwestycji o charakterze komercyjnym, w tym np. bazy paliw, parkingów czy terminala 3.
2. Wsparcie kapitałowe otrzymane od wspólników w przypadku gdy poziom wygenerowanych przychodów nie pozwoli na samodzielną spłatę zaciągniętych zobowiązań na sfinansowanie inwestycji.
   Miasto Łódź, Województwo Łódzkie, Stowarzyszenie Aeroklub Polski i Stowarzyszenie Aeroklub Łódzki winni zadeklarować wniesienie do Spółki wkładów pieniężnych na podwyższenie kapitału zakładowego Spółki do kwoty nie wyższej niż 400.000.000 zł w latach 2009-2028.
   W przypadku Miasta Łodzi środki zostaną ujęte w budżecie Miasta Łodzi w ramach nowego zadania „Wniesienie wkładów pieniężnych na podwyższenie kapitału zakładowego oraz objęcie udziałów w Spółce Port Lotniczy im. Władysława Reymonta Sp. z o.o wynikające z realizacji programu „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.". Ostateczna wartość dokapitalizowania zostanie określona odrębną uchwałą Rady Miejskiej.

DODATKOWE ZAŁOŻENIA PROGRAMU:
Miasto Łódź docelowo przekaże spółce prawo własności gruntów znajdujących się w granicach lotniska, na których spółka będzie realizowała inwestycje.

PRZEWIDYWANE EFEKTY

- wyrównanie potencjału usług lotniskowych w stosunku do innych krajowych portów regionalnych,
- zwiększenie przepustowości lotniska,
- polepszenie komfortu podróżnych,
- dostosowanie Portu do obowiązujących standardów bezpieczeństwa,
- usprawnienie komunikacji wewnątrz lotniska oraz wokół niego,
- zapewnienie odpowiedniego standardu lotniska oraz równoległej obsługi wielu samolotów,
- rozbudowa sieci lotniczych połączeń międzynarodowych i krajowych oraz nawiązanie współpracy z nowymi przewoźnikami, w tym przewoźnikami flagowymi.

Załącznik
do Programu „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta”

Opis poszczególnych zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji:

I. w latach 2009 – 2010

1. Budowa Terminala 3 w zakresie robót budowlano-montażowych wraz z wyposażeniem w systemy odpraw pasażerów oraz kontroli i transportu bagażu.

   Budowa nowego terminala pasażerskiego, dzięki możliwości obsługi większej liczby operacji lotniczych w jednostce czasu, pozwoli zwiększyć obecną przepustowość lotniska ponad czterokrotnie (przy kategorii „C” obsługi pasażerów według IATA).

   Nowopowstały terminal będzie charakteryzował się następującymi parametrami eksploatacyjno – technicznymi:

   - maksymalna przepustowość 3 mln pasażerów rocznie przy kategorii „C” obsługi pasażerów według IATA,
   - pojemność w godzinie szczytowej umożliwiająca odprawę pasażerów z 4 samolotów typu B737-800, z zagwarantowaniem klasy „C” standardu obsługi według IATA,
   - powierzchnia netto – 24.677 m^2,
   - kubatura – 125.509 m^3.

   Port Lotniczy jest już w posiadaniu:

   - dokumentacji projektowej budowy terminala pasażerskiego nr 3,
   - decyzji Nr UAII/739/2006 o lokalizacji inwestycji celu publicznego, wydanej dnia 28.11.2006 roku (znak: UA.II/7331/480/06),
   - decyzji Nr 75/U/2007 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanej dnia 16.04.2007 roku (znak: OŚR.III.7626/41-5/07),
   - decyzji nr 71/08 wydanej dnia 26.05.2008 roku (znak: IA.II.7111.Ip.2.3523.1172.PG/08) udzielającej pozwolenia na budowę terminala pasażerskiego nr 3.

   Budowa Terminala pasażerskiego nr 3 będzie w 50% współfinansowana ze środków Unii Europejskiej, tj. z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Zadanie to wchodzi w zakres Projektu pn. „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta”, zgłoszonego do Indykatywnego Wykazu Indywidualnych Projektów Kluczowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2007 – 2013; szacunkowa kwota dofinansowania EFRR wynosi 76.945.375,00 PLN. W IV kw. 2008 r. został ogłoszony przetarg ograniczony na Wybór Generalnego Wykonawcy przedmiotowej inwestycji.

   W 2008r. w ramach odrębnego zadania przygotowano część infrastruktury podziemnej oraz wykonano drogi dojazdowe oraz drogi i parkingi w rejonie terminalu 3. Wartość zrealizowanych prac to 11.637,4 tys. zł.

2. Modernizacja i przebudowa starego odcinka Głównej Drogi Startowej G-DS.

   Pilna konieczność realizacji zadania wynika z przeprowadzonych w końcu października 2008 r. badań nośności drogi startowej przez Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych w Warszawie. Opracowana w listopadzie ekspertyza wykazała, że pierwsza część drogi startowej od początku do 1200 m a szczególnie na odcinku od ok. 0 m do 700 m wyczerpała swój resurs użytkowania i wymaga możliwie szybkiego podjęcia prac poprawiających jej nośność.

   Po przeprowadzonych konsultacjach z Instytutem Technicznym Wojsk Lotniczych oraz Wojskowym Biurem Studiów Projektów Budowlanych i Lotniczych wykonano badania nośności nawierzchni lotniskowej:

- pomiary geodezyjne od 0 do 1200 m z siatką co 10 m, łącznie z poboczami trawiastymi,
- odwierty geologiczne o głębokości 4 m po obu stronach drogi startowej co 100 m.

Badania zostały przeprowadzone i wyniki opracowane w miesiącu styczniu 2009 r.
Obecnie trwa wykonywanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej przez Wojskowe Biuro Studiów Projektów Budowlanych i Lotniskowych Warszawa. Wykonanie dokumentacji planuje się na dzień 30.04.2009 r.

3. Zaplecze Techniczne Obsługi i Zaopatrzenia Samolotów, w tym Baza Paliw.
Budowa Bazy polepszy warunki zaopatrzenia i obsługi samolotów oraz ochrony środowiska i ochrony ppoż., uniezależni i wpłynie na wyeliminowanie monopolu PETROLOTU.
Przewiduje się m. in. budowę nowych obiektów: podziemnych zbiorników magazynowych paliw, frontów załadunkowych autocystern, instalacji resztkowania i dodatków, rurociągów międzyobiektowych, magazynu środka pianotwórczego i zbiornika ppoż, rozdzielni nn, agregatu prądotwórczego, magazynu olejów, budynku adm-socjalnego, dróg na terenie bazy oraz dojazdów poza teren bazy i na lotnisko, obiektów infrastruktury itp.
Pojemność magazynowa Bazy:
   - paliwo lotnicze JET A-1 /bez dodatków/ - 8 x 80,0 m³
   - benzyna lotnicza AVGAS 100LL – 2 x 100,0 m³
   - paliwo technologiczne – 1 x 100,0 m³

Obecnie wykonano:
   - projekt budowlany i wykonawczy Bazy Paliw,
   - wybrano wykonawcę na budowę Bazy Paliw,
   - złożono wniosek do ŁUW o pozwolenie na budowę Bazy Paliw.

Planowane oddanie Bazy Paliw do użytku, grudzień 2009 r.
Równolegle z budową Bazą Paliw założono w Planie Generalnym Lotniska w rejonie głównej Płyty Postojowej Samolotów budowę bazy obsługi samolotów, która obejmowała będzie budowę hangaru, dróg technicznych i manewrowych umożliwiających obsługę samolotów.

4. Budowa zaplecza Technicznego Portu Lotniczego Łódź wraz z dokumentacją (I etap)
Realizacja przedmiotowej inwestycji ma decydujące znaczenie dla bezpiecznego funkcjonowania lotniska obecnie i jego rozwoju w przyszłości. Lotnisko bez zaplecza technicznego, którego brak może skutkować częstymi awariami i brakiem pewności skutecznego użycia sprzętu utrzymania zimowego, a więc z długim czasem odśnieżania oraz kiepskim stanem nawierzchni, jest postrzegane przez przewoźników jako lotnisko niepewne i wręcz niebezpieczne. Budowa zaplecza technicznego zapewni dogodne warunki bazowania i obsługi sprzętu utrzymania zimowego, a także jego utrzymanie na wysokim poziomie sprawności technicznej i nowoczesności umożliwiających właściwe wykonywanie postawionych zadań.
Budynek będzie pełnił funkcje:
   - warsztatu obsługowo-naprawczego dla sprzętu utrzymania zimowego i innego, w którym będą wykonywane:
      - naprawy bieżące, wymiana ogumienia, prace konserwacyjne itp.,
      - naprawy główne podstawowych zespołów mechanicznych,
      - bieżąca obsługa techniczna (np. wymiany płynów eksploatacyjnych),
      - obsługa sezonowa,

- magazynu środków chemicznych, w którym będą przechowywane środki chemiczne do zimowego utrzymania nawierzchni lotniska,
- pomieszczeń dla urządzeń związanych z zasilaniem, sterowaniem i monitoringiem systemu świetlnych pomocy nawigacyjnych,
- pomieszczeń dla grupy sokolników wraz z pomieszczeniami dla ptaków,
- garaży – cztery zespoły potrójnych, przejazdowych miejsc parkingowych,
- pomieszczeń socjalnych i biurowych dla obsługi technicznej lotniska.

Dodatkową przesłanką pilnej realizacji przedmiotowej inwestycji jest obowiązek dopełnienia wszystkich wymagań dot. zaplecza technicznego, nałożonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w wyniku przeprowadzonej kontroli (w ramach procedury certyfikacyjnej). Port Lotniczy Łódź został zobowiązany do przedstawienia, do końca 2008 r., projektu budowlanego zaplecza technicznego oraz określenia terminu realizacji inwestycji. Realizacja inwestycji została ustalona na rok 2009 z etapowym podziałem na lata 2009-2011 oraz 2012. Spełnienie tych wymagań jest niezbędne aby utrzymać w mocy otrzymany Certyfikat, a co za tym idzie aby Port mógł dalej funkcjonować. Posiadanie certyfikatu jest bowiem najważniejszym świadectwem dla przewoźników stwierdzającym, iż na takim lotnisku spełnione są wszystkie standardy i wymogi bezpieczeństwa.

Port Lotniczy jest już w posiadaniu:

- koncepcji architektonicznej budowy zaplecza,
- decyzji Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 28 listopada 2006 r. Nr UA/739/2006 o ustaleniu lokalizacji celu publicznego,
- raportu o oddziaływaniu na środowisko projektowanego zamierzenia inwestycyjnego wraz z analizą stanu istniejącego celem wystąpienia o udzielenie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji z dnia 20 listopada 2008 r.,
- decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nr ULC-LTL -1PM-5021-EPLL/5/07/08 z 10 stycznia 2008 r. zezwalającej na wprowadzenie zmian na lotnisku Łódź im. Władysława Reymonta w Łodzi, polegających na budowie zaplecza technicznego pełniącego funkcję garażową, warsztatową oraz biurową wraz z infrastrukturą.

5. <u>Budowa dróg patrolowych</u>

W ramach przedmiotowego zadania zbudowane zostaną następujące drogi patrolowe:

a) droga dojazdowa - odcinek dla cystern od bazy paliw do płyty PPS2

Droga dojazdowa, asfaltowa o nawierzchni bitumicznej, pełnić będzie funkcję drogi patrolowo-pożarowej do prowadzenia ochrony obiektu, drogi pożarowej oraz technicznej do ruchu pojazdów obsługi lotniska, a także drogi wewnętrznej dla cystern zaopatrujących samoloty w paliwo.

Ze względu na to, iż planowany odcinek drogi będzie również zapewniać dojazd cystern paliwowych zaopatrujących samoloty w paliwo z projektowanej „Bazy Paliw" na PPS, wypełniać on w tym względzie będzie również wymagania narzucone przez Rozporządzenie MSWiA z dnia 15 stycznia 1999 r. zobowiązujące do zapewnienia odpowiednio twardej nawierzchni drogom, które prowadzą do obiektów o dużym obciążeniu ogniowym lub zagrożonych wybuchem.

Projektowana droga ma szerokość 4 m, długość – 1920 m. Będzie ona biegła w odległości 3,5 m od ogrodzenia lotniska.

Przedmiotowa droga jest bardzo ważnym czynnikiem zapewniającym osiągnięcie zalecanych czasów reagowania – to znaczy dwóch minut i nie więcej niż trzech minut do końca każdej drogi startowej, a także osiągnięcie zewnętrznych dróg pożarowych,

umożliwiających dostęp do terenów poza pasem startowym. Stopień zagrożenia pożarowego bazy paliw wymaga natychmiastowej reakcji straży pożarnej w wypadku powstania jakiegokolwiek zagrożenia pożarowego. Tak więc realizacja inwestycji zwiększy możliwości operacyjne Lotniskowej Straży Pożarnej i Służby Ochrony Lotniska, a także poprawi jakość i efektywność ochrony przeciwpożarowej Portu Lotniczego poprzez poprawę dostępności lotniska dla wozów strażackich.

Port Lotniczy jest już w posiadaniu:

- projektu budowlano-wykonawczego przedmiotowej drogi asfaltowej o nawierzchni bitumicznej (długość – 1920 m),
- decyzji Prezydenta Miasta Łodzi Nr UA.II/136/2004 z dnia 20 lipca 2004 r. w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego,
- decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia: budowa bazy paliw Nr 128/U/2008 z dnia 28 listopada 2008 r.

b) droga patrolowa o nawierzchni gruntowej modyfikowanej włóknami polimerowymi od strażnicy LSP do progu 07

Budowa drogi patrolowej obejmuje następujące zadania:

- budowa drogi patrolowej o nawierzchni gruntowej modyfikowanej włóknami polimerowymi od strażnicy Lotniskowej Straży Pożarnej w okolicy bramy nr 7 i progu 07 (długość – 1480 m),
- budowa drogi patrolowej o nawierzchni gruntowej modyfikowanej włóknami polimerowymi (długość - 320 m) łączącej wyżej wymieniony odcinek drogi patrolowej o długości 1480 m z bramą B-7.

Budowa dróg wpłynie znacznie na wzrost bezpieczeństwa lotniska poprzez skrócenie zalecanych czasów reagowania Lotniskowej Straży Pożarnej (LSP) i Służby Ochrony Lotniska (SOL) oraz innych służb ratowniczych w wypadku powstania jakiegokolwiek zagrożenia. Umożliwi wygodny dojazd do miejsc aktualnie niedostępnych dla pojazdów mechanicznych (np. dojazd do bram ewakuacyjnych, z których korzystanie obecnie jest utrudnione ze względu na rodzaj prowadzących do nich nawierzchni). Ponadto, realizacja powyższych prac umożliwi prowadzenie operacji patrolowych wzdłuż całej linii ogrodzenia Portu.

W związku z obowiązkiem zachowania odpowiedniej odległości drogi od osi pasa startowego (150 m), drogę patrolową należy usytuować na krawędzi nasypów, które w tym celu należy odpowiednio poszerzyć i wykonać odwodnienie pobocze drogi startowej systemem drenów francuskich. Wymagać to będzie poszerzenia skarpy na odcinku 130 mb i 320 mb.

Port Lotniczy jest już w posiadaniu:

- projektu budowlano-wykonawczego drogi patrolowej o nawierzchni gruntowej modyfikowanej włóknami polimerowymi od strażnicy LSP w okolicy bramy nr 7 i progu 07 (długość – 1480 m),
- decyzji Prezydenta Miasta Łodzi nr 150/08 z dnia 28 listopada 2008 r. udzielającej pozwolenia na budowę dla odcinka drogi patrolowej od strażnicy Lotniskowej Straży Pożarnej w okolice bramy nr 7 i progu 07 (długość – 1480 m) oraz dla odwodnienia oraz umocnienia południowo-zachodniej części lotniska na terenie Poru Lotniczego Łódź.

Dla odcinka drogi patrolowej o długości 320 m łączącej odcinek drogi patrolowej o długości 1480 m z bramą B-7 prowadzone są już prace projektowe, w wyniku których Port złoży stosowny wniosek o pozwolenie na budowę.

6. Budowa świateł podejścia na kierunku „25” kat II na długości 900 m wraz z dokumentacją, a także przebudową linii 15 kV na trasie podejścia „25” (w ul. Dennej)

   Port Lotniczy Łódź posiada obecnie uproszczony system świateł podejścia kategorii I na kierunku zasadniczym „25”. Przejście do kategorii II jest naturalnym procesem w rozwoju lotniska i pożądanym przez przewoźników lotniczych, a zwłaszcza przez ich załogi operacyjne. Kategoria II jest najbardziej rozpowszechnioną i najczęściej wymaganą na lotniskach całego świata, pozwala bezpiecznie w niesprzyjających warunkach pogodowych wylądować statkom powietrznym dzięki znaczącej poprawie minimów operacyjnych. Linie lotnicze podejmując decyzję o uruchomieniu kierunku z danego lotniska zwykle biorą to pod uwagę.

   Budowa świateł podejścia do kategorii II zgodnie z aneksem 14 ICAO składać się będzie z 3 zasadniczych części:

   - świateł osi oraz świateł dwóch poprzeczek długich. Światła rozmieszczone zostaną w układzie ALPA - ATA na długości 900 m;
   - świateł czerwonych poprzeczek bocznych podejścia,
   - świateł błyskowych.

   Planowana inwestycja jest na etapie pozyskiwania gruntów przez Urząd Miasta, natomiast Port Lotniczy jest w posiadaniu opracowanej dokumentacji technicznej.

   Przebudowa linii 15 kV na trasie podejścia „25” (w ul. Dennej) w związku z budową świateł podejścia

   Istniejąca linia napowietrzna SN-15 kV wzdłuż ul. Dennej przecina podejście zasadnicze na kierunku „25”. Zgodnie z przepisami lotniczymi ICAO aneks 14, budowa świateł podejścia II kategorii wymaga usunięcia wszystkich przeszkód lotniczych w pasie ochronnym podejścia. Taką przeszkodą jest w/w linia SN-15 kV.

   Zakres prac obejmuje :

   - demontaż odcinka linii napowietrznej na kolizyjnym odcinku,
   - wymianie dwóch słupów,
   - ułożeniu linii kablowej SN-15 kV pomiędzy słupami.

   Opracowana dokumentacja techniczna jest obecnie na etapie pozyskiwania wymaganych uzgodnień.

7. Odwodnienie południowo-zachodniej części lotniska wraz z umocnieniem skarpy.

   Konieczność wykonania przedmiotowej inwestycji wynika z postępującego procesu obsuwania się mas ziemi w południowo-zachodniej części lotniska w kierunku płynącej 6 m poniżej rzeki Ner. Proces ten spowodowany jest brakiem, na tym terenie, kanalizacji deszczowej, która odbierałaby wody opadowe spływające w sposób niekontrolowany do rzeki.

   Odwodnienie południowo-zachodniej części lotniska i umocnienie skarpy warunkuje również budowę odcinków dróg patrolowych wymienionych w pkt. 5.b) powyżej.

   Roboty obejmują:

   - wykonanie odwodnienia pobocza drogi startowej systemem drenów francuskich,
   - wykonanie drenażu krawędziowego wzdłuż drogi startowej,
   - wykonanie szeregu drenów odcinających podłączonych do drenu zbiorczego,
   - odprowadzenie wody z drenów do istniejącej kanalizacji deszczowej lub na teren zielony do rozsączania,
   - rozbudowę skarpy.

   Port Lotniczy jest już w posiadaniu:

   - projektu budowlano-wykonawczego odwodnienia oraz umocnienia południowo-zachodniej części lotniska,

- decyzji Prezydenta Miasta Łodzi nr 150/08 z dnia 28 listopada 2008 r. udzielającej pozwolenia na budowę dla odcinka drogi patrolowej od strażnicy LSP w okolice bramy nr 7 i progu 07 (długość – 1480 m) oraz dla odwodnienia oraz umocnienia południowo-zachodniej części lotniska na terenie Portu Lotniczego Łódź.

W 2008r. w ramach posiadanych środków zrealizowano część odwodnienia i przebudowano skarpę na odcinku 480m. Wartość zrealizowanych prac to 3.200 tys.zł.

8. Dostosowanie istniejącego hangaru do obsługi cargo wraz z budową dojazdu.
   W związku z intensywnym rozwojem infrastruktury przemysłowej miasta Łodzi i tym samym wzrostem zapotrzebowania na usługi transportowe towarów, również przesyłanych drogą lotniczą, przewidywana jest budowa przez Miasto w przyszłości Centrum Logistyki Transportu Multimodalnego (CLTM). Celem budowy jest stworzenie a następnie umacnianie silnej pozycji Centrum Logistyki na rynku przewozów towarowych. Mając na uwadze powyższe oraz wychodząc naprzeciw wzrastającemu zapotrzebowaniu na usługi transportowe, podjęto decyzję budowy tymczasowego CARGO poprzez adaptację istniejącego obiektu. CARGO w tymczasowym obiekcie będzie funkcjonować do czasu, kiedy powstanie docelowe CLTM.
   W ramach prac adaptacji hangaru do obsługi CARGO wykonano: ocenę techniczną stanu konstrukcji hangaru, zlecono opracowanie dokumentacji remontowej, przygotowano dokumentację na budowę drogi dojazdowej.
9. Budowa wodociągu w ul. Zamiejskiej do Portu Lotniczego będącego drugostronnym zasilaniem w wodę Portu.

   oraz
10. Budowa przyłącza wodociągowego dla Terminala 3 i połączenia z istniejącą siecią wodociągową wraz z dokumentacją.
    Obecnie Port Lotniczy ma tylko jedno źródło zasilania w wodę (na podstawie podpisanej umowy z Zakładem Wodociągów i Kanalizacji). Jednakże, w przypadku wystąpienia awarii wodociągowej, zgodnie z zapisami ww. umowy, dostawca usług nie gwarantuje ciągłości dostaw. Zachodzi zatem konieczność wybudowania drugostronnego zasilania niwelującego niebezpieczeństwo powstania przerw w dostarczaniu wody. Kompleksowe wykonanie sieci wodociągowej zbilansuje zatem i zabezpieczy zapotrzebowanie Portu Lotniczego w wodę w całości. Wykonanie przedmiotowych inwestycji stało się pilną potrzebą nie tylko ze względu na występujące obecnie potrzeby zaopatrzenia w wodę, ale także ze względu na realizację przyszłych inwestycji, takich jak:
    - budowa Terminala 3
    - budowa nowej wieży Kontroli Lotów,
    - budowa zaplecza warsztatowego obsługi lotniska, itp.
11. Budowa stacji TRAFO dla potrzeb dwustronnego zasilania elektroenergetycznego Terminala 3.
    Port Lotniczy Łódź nie dysponuje wystarczającym zapasem mocy w istniejącym systemie elektroenergetycznym na potrzeby zasilania w energię elektryczną planowanego Terminala 3, w związku z powyższym jest konieczna budowa nowej stacji transformatorowej 15/04 kV.
    Zgodnie z wymaganiami aneksu 14. ICAO obiekty o strategicznym znaczeniu dla działalności lotniska wymagają dwustronnego zasilania. Budowa stacji przewidziana jest wewnątrz Terminala 3. Zgodnie z wydanymi warunkami przyłączenia do sieci elektroenergetycznej stację transformatorową o napięciu 15/0,4 kV należy wybudować jako

wnętrzową, parterową. W obrębie planowanego Terminala 3 zostały wcześniej ułożone kable ŚN, zadaniem których jest zasilanie projektowanej Stacji transformatorowej 15/04 kV z dwóch niezależnych od siebie kierunków gwarantujących pewność zasilania w energię elektryczną. Stacja będzie zasilana z RPZ Ruda oraz z RPZ Retkinia. Dokumentacja techniczna jest w trakcie opracowywania.

12. Zakupy urządzeń transportu naziemnego i środków trwałych.
    Inwestycje w specjalistyczne urządzenia i środki trwałe zapewnią odpowiedni standard Portu Lotniczego Łódź oraz równoległą obsługę wielu samolotów, w tym samolotów CARGO. Pozwolą także właściwie utrzymać nowopowstające oraz istniejące nawierzchnie lotniskowe (płyty postojowe samolotów, droga startowa, drogi kołowania).

II. w latach 2011 – 2012

1. Budowa Równoległej Drogi Kołowania samolotów DK-R wraz z drogami kołowania szybkiego zjazdu oraz wydzielonym miejscem postoju samolotów.
   Każde Lotnisko powinno posiadać sieć dróg kołowania pozwalającą aby lądujący samolot na drodze startowej mógł ją opuścić jak najszybciej i drogą kołowania dojechać na płytę postojową samolotów. Projektowana równoległa droga kołowania biegnie równolegle do istniejącej drogi startowej. Zaprojektowano ją o wymiarach (długość 2500,0 m i szerokości 23 + 2x11m = 45 m), tak aby mogła pełnić funkcję zapasowej – awaryjnej drogi startowej w okresie przeprowadzenia pełnej modernizacji starego odcinka drogi startowej. Zaprojektowano również dwie drogi kołowania szybkiego zjazdu, umożliwiające wcześniejsze (po wyhamowaniu do odpowiedniej prędkości) opuszczenie drogi startowej bez konieczności dokołowania do jej końca. Możliwość wykonania takiego manewru zdecydowanie zwiększa przepustowość lotniska oraz zwiększa bezpieczeństwo. Obie drogi kołowania szybkiego zjazdu poszerzone są o utwardzone pobocza szer.= 7,5 m.
   Wydzielone miejsce postoju samolotów zostało zaprojektowane z zachowaniem wszystkich norm i wymogów zgodnie z wytycznymi zawartymi w „Podręczniku przewodnim dotyczącym standardów i zalecanych praktyk ochrony i bezpieczeństwa ICAO (International Civil Aviation Organization) w celu urządzenia stanowiska postojowego dla samolotów będących w niebezpieczeństwie (np. zagrożenie terrorystyczne).
   Obecnie wykonano:
   - dokumentację projektowo budowlaną niezbędną do złożenia wniosku o pozwolenie na budowę,
   - projekt wykonawczy znajduje się w uzgodnieniach ze względu na kolizję z istniejącymi kanałami i kolektorami.
2. Przebudowa świateł Głównej Drogi Startowej G-DS do II kat. na długości 2500 m wraz z dokumentacją.
   Zmiana kategorii podejścia zasadniczego do kategorii II wymaga również przebudowy świateł Głównej Drogi Startowej G-DS. na długości 2500 m.
   Wymagana przebudowa świateł G-DS zgodnie z aneksem 14. ICAO obejmować będzie budowę świateł strefy przyziemienia, świateł osi drogi startowej oraz przebudowę świateł progu i końca drogi startowej G-DS. Dokumentacja techniczna obejmująca niniejszy zakres rzeczowy jest w trakcie opracowywania.

3. Budowa zaplecza Technicznego Portu Lotniczego Łódź (II etap).
   Jest to kontynuacja inwestycji przewidzianej do realizacji w latach 2009-2010 (pkt 4 - inwestycje w latach 2009 – 2010)
4. Zakupy urządzeń transportu naziemnego i środków trwałych.
   Jest to kontynuacja inwestycji przewidzianej do realizacji w latach 2009-2010 (pkt 12 - inwestycje w latach 2009 – 2010)
5. Budowa połączenia PPS1 i PPS2 wraz z dokumentacją.
   Po wybudowaniu w latach 2010 – 2011 Terminala pasażerskiego nr 3 niezbędne będzie dla prawidłowego funkcjonowania lotniska oraz zakładanej przepustowości połączenie płyt postojowych samolotów PPS 1 i PPS 2. Połączenie istniejących płyt PPS 1 i PPS 2 umożliwi odprawę i obsługę 4 samolotów typu B737 – 800 w godzinie szczytowej oraz pomieści docelowo 8 samolotów B737. Może to nastąpić po przeniesieniu Terminala 2 w rejon budowy zaplecza warsztatowego, przy drodze do LSP. W celu realizacji ww. planu należy:
   - zlecić wykonanie dokumentacji projektowej budowlanej,
   - wystąpić z wnioskiem o pozwolenia na budowę,
   - zlecić wyłonienie, zgodnie z procedurą prawa zamówień publicznych firmę wykonawczą.
6. Budowa płyty CARGO i zaplecza CARGO.
   Wg Planu Generalnego Lotniska 2012 r. planuje się budowę zaplecza Cargo i płyty postojowej nr 3 wraz z podjazdem i parkingiem w rejonie progu „07" w północno – zachodniej części lotniska, w pobliżu linii kolejowej, dróg komunikacji regionalnej i krajowej oraz Centrum Logistyki Transportu Multimodalnego (CLTM). Lokalizacja zaplecza Cargo jest również powiązana komunikacyjnie z trasą S-14 poprzez ul. Sanitariuszek i bocznicą kolejową. W celu realizacji ww. planu należy:
   - zlecić wykonanie dokumentacji projektowej budowlanej,
   - wystąpić z wnioskiem o pozwolenia na budowę,
   - zlecić wyłonienie, zgodnie z procedurą prawa zamówień publicznych firmę wykonawczą.
7. Przebudowa linii 15 kV na trasie podejścia „07" oraz budowa świateł podejścia na kierunku „07".
   Istniejąca linia napowietrzna SN-15 kV wzdłuż ul. Sanitariuszek przecina podejście na kierunku pomocniczym „07". Zgodnie z przepisami lotniczymi ICAO aneks 14, budowa świateł podejścia wymaga usunięcia wszystkich przeszkód lotniczych w pasie ochronnym podejścia. Taką przeszkodą jest w/w linia SN-15 kV.
   Zakres prac będzie obejmować :
   - demontaż odcinka linii napowietrznej na kolizyjnym odcinku,
   - wymianę niezbędnych słupów,
   - ułożenie linii kablowej SN-15 kV pomiędzy słupami.

   Port Lotniczy Łódź nie posiada dokumentacji technicznej.

Inwestycje planowane do realizowana przez inne podmioty

8. Przebudowa drogi technologicznej z ul. Sanitariuszek do bazy paliw dla dostaw paliwa ze stacji kolejowej do bazy paliw.
   Baza Paliw wykorzysta dla dostaw paliwa ze stacji kolejowej Łódź - Lublinek istniejącą drogę dojazdową do Kompleksu Gospodarki Odpadami (sortowni odpadów) ul. Sanitariuszek. Dowóz paliwa odbywać się będzie za pomocą samochodów ciężarowych

(cystern). Tymczasowa prognozowana częstotliwość ruchu samochodów ciężarowych (cystern) po drodze technologicznej to około trzech przejazdów tygodniowo.
Funkcjonowanie Bazy Paliw wraz z dojazdem nie przeszkodzi w nieprzerwanym i niezakłóconym ruchu pojazdów pomiędzy ul. Sanitariuszek, a sortownią odpadów. Nie jest projektowane żadne ograniczenie ruchu pojazdów na tym odcinku.

9. Bocznica kolejowa do Terminala 3 (szynobus).
W związku z budową Terminala 3 oraz uwzględniając plany rozbudowy lotniska w studium wykonalności zaproponowano wybudowanie połączenia kolejowego z kierunku Warszawy przez Łódź Kaliską oraz z kierunku Sieradza. Połączenia te służyłyby dowozowi pasażerów do Portu Lotniczego. Dokumentację Projektową, realizację wykonania i finansowania będzie wykonywała firma PKP – PLK Warszawa - RAILPROJEKT. W projekcie rozbudowy Terminala 3 uwzględniono lokalizację stacji szynobusu wraz z torami, peronami oraz schodami ruchomymi. Przyjęto połączenia z lotniskiem poprzez włączenie ze szlaku kolejowego Łódź – Kaliska - Lublinek toru biegnącego w kierunku Terminala 3. W docelowej koncepcji rozbudowy Terminala 3 (etap budowy terminala 3 jest obecnie w fazie procedury przetargowej) przewidziano budowę stacji szynobusu w kubaturze budynku na poziomie istniejącego terenu – 5.00 m poniżej holu głównego.

Uzasadnienie

do projektu uchwały w sprawie przyjęcia wieloletniego programu pod nazwą „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta”.

Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta realizowana jest od 2003 roku. Pierwszy etap rozbudowy zakończył się w 2007 roku i obejmował dostosowanie parametrów lotniska do kodu referencyjnego 4D.

Stale rosnąca liczba pasażerów oraz operacji lotniczych w ostatnich latach powoduje konieczność dalszej rozbudowy istniejącej infrastruktury technicznej na terenie Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta. Pozwoli to na zwiększenie przepustowości lotniska i zaspokojenie wzmożonego popytu na usługi lotnicze. Tym samym łódzkie lotnisko będzie mogło skutecznie konkurować z innym portami regionalnymi o przewoźników.

Zakres inwestycji wyszczególniony w załączniku do niniejszej uchwały, obejmuje zarówno infrastrukturę niezbędną do funkcjonowania lotniska, jak również inwestycje komercyjne - powierzchnie usługowe terminala, bazę paliw, parkingi, cargo, których realizacja zwiększy przychody Spółki i pozwoli co najmniej na ich zbilansowanie z kosztami funkcjonowania Portu.

W dniu 3 kwietnia 2009 r. Zgromadzenie Wspólników Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o. przyjęło „Program inwestycyjny Spółki na lata 2009 - 2012”. Tym samym wspólnicy: Miasto Łódź, Województwo Łódzkie, Stowarzyszenie Aeroklub Polski i Stowarzyszenie Aeroklub Łódzki zaakceptowali konieczność podwyższania kapitału zakładowego Spółki w celu sfinansowania programu inwestycyjnego spółki. Należy przyjąć, iż na Miasto jako na największego udziałowca Spółki przypadnie najwyższy udział w dofinansowaniu Portu.

Trwają prace nad zapewnieniem finansowania rozbudowy Lotniska w oparciu o emisję obligacji przychodowych. Rozpatrywane są również alternatywne sposoby pozyskania środków na inwestycje, jak leasing zwrotny, podwyższenie kapitału przez bank z zapewnieniem wykupu tych udziałów w długim okresie czasu przez Wspólnika. We wszystkich wariantach niezbędne jest zaangażowanie finansowe Wspólników, których wysokość zostanie określona odrębnie. Stosowne uchwały Rady Miejskiej, Sejmiku Województwa Łódzkiego oraz organów Stowarzyszeń winny stanowić dla banku zabezpieczenie spłaty zaciągniętych zobowiązań.

Nie wyklucza się również aplikowania Spółki o kolejne środki z funduszy unijnych o ile pojawią się nowe możliwości w tym względzie.

Z uwagi na powyższe, przyjęcie wieloletniego programu pod nazwą „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta” jest w pełni zasadne.