

**UCHWAŁA Nr
RADY MIEJSKIEJ w ŁODZI
z dnia**

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

Na podstawie art. 18 ust. 1 i 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 i Nr 214, poz. 1806, z 2003 r. Nr 80, poz. 717 i Nr 162, poz. 1568, z 2004 r. Nr 102, poz. 1055, Nr 116, poz. 1203 i Nr 167, poz. 1759, z 2005 r. Nr 172, poz. 1441 i Nr 175, poz. 1457, z 2006 r. Nr 17, poz. 128 i Nr 181, poz. 1337, z 2007 r. Nr 48, poz. 327, Nr 138, poz. 974 i Nr 173, poz. 1218, z 2008 r. Nr 180, poz. 1111 i Nr 223 poz. 1458, z 2009 r. Nr 52, poz. 420 i Nr 157, poz. 1241, z 2010 r. Nr 28, poz. 142 i 146, Nr 40, poz. 230 i Nr 106, poz. 675, z 2011 r. Nr 21, poz. 113, Nr 117, poz. 679, Nr 134, poz. 777, Nr 149, poz. 887 i Nr 217, poz. 1281, z 2012 r. poz. 567 oraz z 2013 r. poz. 153) Rada Miejska w Łodzi

uchwała, co następuje:

§ 1. W uchwale Nr XCI/1624/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie przyjęcia wieloletniego programu pod nazwą „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta”, zmienionej uchwałą Nr XII/172/11 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 20 kwietnia 2011 roku wprowadza się następujące zmiany:

1) § 2 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) łączna kwota wsparcia udzielonego Portowi Lotniczemu Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o. zwanej dalej „Spółką”, z budżetu miasta Łodzi nie przekroczy kwoty 307 613 160,60 zł (słownie: trzysta siedem milionów sześćset trzynaście tysięcy sto sześćdziesiąt złotych sześćdziesiąt groszy);”

2) § 2 pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) środki, o których mowa w pkt 1, będą przekazywane na pokrycie kosztów realizacji Programu, w tym przede wszystkim w celu zapewnienia Spółce wystarczających środków do zaspokojenia roszczeń obligatariuszy wynikających z obligacji długoterminowych wyemitowanych przez Spółkę w celu sfinansowania inwestycji objętych Programem;”

3) § 2 pkt 3) otrzymuje brzmienie:

„3) środki będą przekazywane Spółce w latach 2011-2028 w kwotach i terminach określonych w załączniku Nr 2 do niniejszej uchwały w formie dopłat lub podwyższeń kapitału;”

4) § 2 pkt 7) lit h) otrzymuje brzmienie:

„h) Program nie zostanie zakończony w terminie do 30 czerwca 2014 roku;”

5) załącznik Nr 1 do uchwały – Program pod nazwą „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta” otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały.

6) załącznik nr 2 do uchwały otrzymuje brzmienie określone w załączniku 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

p.o. DYREKTORA
Departamentu Architektury i Rozwoju

PIERWSZY WICEPREZDENT MIASTA

INSPEKTOR

KIEROWNIK GŁÓWNEJ
NADZORU I POLITYKI WŁAŚCICIELSKIEJ

Marek Cieślak

E. Merec

mgr Ewa Marek
08.05.2013

DYREKTOR
Biura Nadzoru Właścicielskiego

Krzysztof Krzywaczewski

09.05.2013 r.

mgr Grażyna Więckowska-Purczyńska
9.05.2013

P.O.T. 2013

„Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta”

§ 1. CEL PROGRAMU

Program wpisuje się w realizację „Strategii Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+” Filar: Gospodarka i Infrastruktura, cel 2 - Funkcjonalna metropolia łódzka w pełni wykorzystująca położenie w centrum Europy i kraju.

Celem programu jest poprawa dostępności komunikacyjnej miasta, a tym samym zwiększenie jego dostępności gospodarczej, co w zdecydowany sposób wpłynie również na dynamiczny rozwój całego województwa łódzkiego. Rozwój portu lotniczego pełni w tym procesie bezspornie kluczową rolę. Realizacja programu będzie miała więc pozytywny oddźwięk na cały region łódzki. Wpłynie ona istotnie na rozwój zarówno sfery społecznej jak i gospodarczej.

Niewątpliwy efekt realizacji projektu w postaci poprawy dostępności naszego regionu i jego większego otwarcia na zewnątrz wpłynie na podniesienie atrakcyjności ofert lokalizacyjnych różnego typu działalności biznesowej, szczególnie dla inwestorów zewnętrznych, w tym bezpośrednich inwestycji zagranicznych. To z kolei przyczyni się do wzrostu zatrudnienia w regionie łódzkim, a tym samym spadku stopy bezrobocia. Tak więc rozbudowa lotniska w dłuższej perspektywie czasu przyniesie ożywienie gospodarcze oraz poprawę sytuacji finansowej Miasta i Regionu.

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, zwiększą się zatem również zyski z turystyki. Realizacja planowanego projektu w zdecydowany sposób podniesie rangę naszego miasta, a także jego konkurencyjność zarówno w skali kraju, jak i na arenie międzynarodowej.

§ 2. REALIZATOR PROGRAMU

Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.

§ 3. OKRES REALIZACJI PROGRAMU

Realizacja inwestycji: 2010 r. - 2013 r.

Okres rozliczenia: do 2028 r.

§ 4. SZACUNKOWY KOSZT CAŁKOWITY PROGRAMU

330 030 tys. zł (netto bez VAT)

§ 5. ZAKRES RZECZOWY PROGRAMU

Lp.	Nazwa inwestycji	wartość projektu	źródło finansowania w tys. zł			
			RPO WL	POLiS	Obligacje	Wkład Własny Spółki
A	B	K	L	M	N	O
1	Budowa Terminala 3 w zakresie robót budowlano-montażowych wraz z wyposażeniem w systemy odpraw pasażerów oraz kontroli i transportu bagażu	176 043	90 639		77 151	8 253

Lp.	Nazwa inwestycji	wartość projektu	źródło finansowania w tys. zł			
			RPO WL	POiS	Obligacje	Wkład Własny Spółki
2	Modernizacja i przebudowa starego odcinka GDS etap I odc 0 do 700 m	17 656			17 656	
3	Rozbudowa PPS	16 000			16 000	
4	Budowa zaplecza Technicznego PLL wraz z dokumentacją	18 000		14 576	3 424	
5	Budowa dróg patrolowych oraz odwodnienie południowo-zachodniej części lotniska wraz z umocnieniem skarpy	13 227		7 657	2 256	3 314
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)	10 500			10 500	
7	Budowa wodociągu w ul. Zamiejskiej do Portu Lotniczego będącego drugostronnym zasilaniem w wodę Portu	140			140	
8	Zakupy urządzeń i środków trwałych	25 062		14 671	9 471	920
	POIS.08.04.00-00-022/09	8 331		6 374	1 525	432
	POIS.08.04.00-00-023/09	10 245		8 297	1 460	488
	pozostałe	6 486			6 486	
9	Rozbudowa świateł Głównej Drogi Startowej G-DS. do II kat. na długości 2500 m wraz z dokumentacją	3 200			3 200	
10	Modernizacja i przebudowa starego odcinka GDS II etap 700m-1200 m + III etap	24 900			24 900	
11	Rozbudowa równoległej drogi kołowania	0			0	
12	Inwestycje dodatkowe	6 580			6 580	
	1) Oznakowanie nocne przeszkód lotniczych położonych poza lotniskiem	1 000			1 000	
	2) Wycinka drzew i rekultywacja terenu w rejonie świateł podejścia na kierunku „25”	600			600	
	3) Zakup i instalacja oraz zaprogram. zintegrowanych systemów sygnalizacji pożarowej	80			80	
	4) Instalacja i wdrożenie systemu ciągłego monitoringu hałasu	2 500			2 500	
	5) Budowa posterunku stałego	1 000			1 000	
	6) Instalacja systemów i urządzeń nadzoru bezpieczeństwa (system radarowo-kamerowy)	1 400			1 400	
	rezerwa	18 722			18 722	
RAZEM:			330 030	90 639	36 904	190 000
						12 487

Projekt rezerwow

Lp.	Nazwa inwestycji	wartość projektu	źródło finansowania w tys. zł	
			przyszłe źródła finansowania lub oszczędność na Programie Inwestycyjnym	Udział własny
A	B	H	I	J
1	Rozbudowa równoległej drogi kołowania	45 000	45 000	0

Łączna kwota nakładów planowanych do poniesienia na inwestycje związane z funkcjonowaniem i rozbudową lotniska w latach 2010-2013 to 330.030 tys. zł.

Zmiana wartości poniesionych nakładów na realizowane zadania inwestycyjne w ramach Programu nie będzie wymagała zgody Rady Miejskiej w Łodzi pod warunkiem, iż zmiany te nie spowodują zmiany łącznego kosztu całkowitego Programu.

§ 6. SPOSÓB FINANSOWANIA PROGRAMU

1. 190.000.000 zł poprzez emisję **obligacji** przez Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.

2. inne źródła finansowania:

- 1) **90 639 tys. 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);
- 2) **36 904 tys. zł**- środki refundowane przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Oś Priorytetowa VIII – Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, Działanie 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu Lotniczego. Kwota ta stanowi dofinansowanie dla projektów:
 - a) 6.374 tys. zł – finalna wartość dofinansowania po zamknięciu projektu nr POIS.08.04.00-00-022/09 pn. Dostosowanie wyposażenia Portu Lotniczego Łódź w zakresie standardów ochrony przeciwpożarowej, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach działania 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego priorytetu VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, zrealizowanego w ramach Zadania 8 pn. Zakupy urządzeń i środków trwałych Programu inwestycyjnego;
 - b) 7.657 tys. zł – maksymalna kwota dofinansowania pomniejszona o szacowaną wartość korekt finansowych dla projektu nr POIS.08.04.00-00-024/09 pn. Poprawa bezpieczeństwa Portu Lotniczego Łódź w zakresie zapobiegania incydentom, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach działania 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego priorytetu VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, realizowanego w ramach Zadania 5 pn. Budowa dróg patrolowych oraz odwodnienie południowo-zachodniej części lotniska wraz z umocnieniem skarpy Programu inwestycyjnego;
 - c) 22.873 tys. zł - szacowana kwota dofinansowania dla projektu nr POIS.08.04.00-00-023/09 pn. Zwiększenie bezpieczeństwa operacyjnego Portu Lotniczego Łódź w zakresie zimowego utrzymania lotniska, który będzie współfinansowany przez Unię Europejską w ramach działania 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego priorytetu VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, który będzie realizowany w ramach:

- Zadania 4 pn. Budowa zaplecza Technicznego Portu Lotniczego Łódź wraz z dokumentacją Programu inwestycyjnego – szacowana kwota dofinansowania – 14 576 tys. zł oraz
 - Zadania 8 pn. Zakupy urządzeń i środków trwałych Programu inwestycyjnego – szacowana kwota dofinansowania 8 297 tys. zł.
- 3) **12 487 tys. zł** – nakłady poniesione w latach wcześniejszych ze środków własnych

3. Zabezpieczeniem wykupu obligacji przez Spółkę będą:

- 1) zabezpieczenia wymagane prawem zgodnie z przepisami ustawy z dn.29 czerwca 1995 r. o obligacjach (Dz. U. 1995 nr 83 poz. 420 z późniejszymi zmianami);
- 2) wsparcie kapitałowe otrzymane od Wspólników (umowa wsparcia).

§ 7. PRZEWIDYWANE EFEKTY

- 1) wyrównanie potencjału usług lotniskowych w stosunku do innych krajowych portów regionalnych;
- 2) zwiększenie przepustowości lotniska;
- 3) polepszenie komfortu podróży;
- 4) dostosowanie Portu do obowiązujących standardów bezpieczeństwa;
- 5) usprawnienie komunikacji wewnątrz lotniska oraz wokół niego;
- 6) zapewnienie odpowiedniego standardu lotniska oraz równoległej obsługi wielu samolotów;
- 7) uruchomienie nowych połączeń oraz nawiązanie współpracy z nowymi przewoźnikami.

§ 8. OPIS POSZCZEGÓLNYCH ZADAŃ INWESTYCYJNYCH

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

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

Nowopowstały terminal charakteryzuje się następującymi parametrami eksploatacyjno – technicznymi:

- maksymalna przepustowość 1,5 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 – 25 661 m²,
- kubatura – 125 509 m³.

Inwestycja ta realizowana jest na podstawie:

- dokumentacji projektowej budowy terminala pasażerskiego nr 3,
- decyzji Nr UAII/739/2006 o lokalizacji inwestycji celu publicznego, wydanej w dniu 28.11.2006 r. (znak: UA.II/7331/480/06),

- decyzji Nr 75/U/2007 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanej w dniu 16.04.2007 r. (znak: OŚR.III.7626/41-5/07),
- decyzji nr 71/08 wydanej w dniu 26.05.2008 r. (znak: IA.II.7111.Ip.2.3523.1172.PG/08) udzielającej pozwolenia na budowę terminala pasażerskiego nr 3.

W ramach Zadania 1 pn. Budowa Terminala 3 w zakresie robót budowlano-montażowych wraz z wyposażeniem w systemy odpraw pasażerów oraz kontroli i transportu bagażu jest realizowany projekt pn. Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta na podstawie umowy o dofinansowanie nr UDA-RPLD.01.03.00-00-001/09-00, zawartej w dniu 26.02.2010 r. wraz z późn. zm. w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2007–2013 (Oś priorytetowa I Infrastruktura transportowa, Działanie 1.3 Porty lotnicze). Zgodnie z obecnie obowiązującym aneksem UDA-RPLD.01.03.00-00-001/09-05 zawartym w dniu 07.09.2012 r. maksymalna kwota dofinansowania wynosi: 90 638 778,75 zł.

W skład inwestycji polegającej na budowie Terminala nr 3 wchodzi również :

- budowa przyłącza wodociągowego do budynku Terminala nr 3, na które została opracowana dokumentacja projektowa oraz
- budowa stacji TRAFO dla potrzeb dwustronnego zasilania elektroenergetycznego zlokalizowanej w budynku Terminala nr 3.

Zgodnie z wymaganiami aneksu 14 ICAO obiekty o strategicznym znaczeniu dla działalności lotniska wymagają dwustronnego zasilania.

W dniu 23.05.2012 r. Łódzki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wydał pozwolenie na użytkowanie budynku tj. decyzja nr 107/I/2012. Otwarcie terminala miało miejsce w dniu 01.06.2012 r., a przejęcie obsługi ruchu pasażerskiego nastąpiło 30.06.2012 r.

2. Modernizacja i przebudowa starego odcinka Głównej Drogi Startowej G-DS – I etap od 0,00 m do 700 m.

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

Po przeprowadzonych konsultacjach z Instytutem Technicznym Wojsk Lotniczych oraz Wojskowym Biurem Studiów i Projektów Budowlanych i Lotniczych wykonano badania nośności nawierzchni lotniskowej, których wyniki opracowano w styczniu 2009 r.

Dokumentację projektowo-kosztorysową opracowało Wojskowe Biuro Studiów Projektów Budowlanych i Lotniskowych w Warszawie.

W maju 2009 r. wykonano modernizację i przebudowę na odcinku od 0 m do 700 m starego odcinka GD-S.

3. Rozbudowa PPS.

W związku z przekazaniem do eksploatacji Terminala 3 oraz likwidacji Terminala 2 dostępna powierzchnia może zostać wykorzystana do rozbudowy płaszczyzn postojowych.

Rozbudowa PPS2, aż do całkowitego jej połączenia z PPS1 wydatnie zwiększy ilość dostępnych miejsc postojowych dla samolotów o kodzie referencyjnym "C". tj. z obecnych 7 do 10, a także znacznie poprawi układ komunikacyjny przed Terminalem 3 oraz bezpieczeństwo i komfort obsługi pasażerów w nowym terminalu pasażerskim.

4. Budowa zaplecza Technicznego Portu Lotniczego Łódź wraz z dokumentacją.

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 utrzymania na wysokim poziomie sprawności technicznej i nowoczesności umożliwiającymi właściwe wykonywanie postawionych zadań.

Budynek będzie pełnił funkcje:

- a) 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.
- b) magazynu środków chemicznych, w którym będą przechowywane środki chemiczne do zimowego utrzymania nawierzchni lotniska,
- c) pomieszczeń dla urządzeń związanych z zasilaniem, sterowaniem i monitoringiem systemu świetlnych pomocy nawigacyjnych,
- d) pomieszczeń dla grupy sokołników wraz z pomieszczeniami dla ptaków,
- e) garaży – cztery zespoły potrójnych, przejazdowych miejsc parkingowych,
- f) 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).

W ramach zadania 4 pn. Budowa zaplecza Technicznego Portu Lotniczego Łódź wraz z dokumentacją będzie realizowana część projektu nr POIS.08.04.00-00-023/09 pn. Zwiększenie bezpieczeństwa operacyjnego Portu Lotniczego Łódź w zakresie zimowego utrzymania lotniska polegająca na budowie zaplecza warsztatowo-garażowego z zapleczem socjalnym oraz częścią biurową i magazynową.

Szacowana wartość współfinansowania przez UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 dla tej części projektu wynosi 14 576 tys. zł.

5. Budowa dróg patrolowych oraz odwodnienie południowo – zachodniej części lotniska wraz z umocnieniem skarpy.

W ramach przedmiotowego zadania zbudowano 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 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.

Droga ma szerokość 4 m, długość – 1920 m i biegnie 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.

b) droga patrolowa o nawierzchni gruntowej modyfikowanej włóknami polimerowymi od strażnicy Lotniskowej Straży Pożarnej do progu 07

Budowa drogi patrolowej obejmuje następujące zadania:

- budowa drogi patrolowej o nawierzchni gruntowej modyfikowanej włóknami polimerowymi od strażnicy LSP w okolicy bramy nr 7 i progu 07 (długość – 1480 m).
- budowa drogi patrolowej asfaltowej o nawierzchni bitumicznej (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.

c) odwodnienie południowo-zachodniej części lotniska wraz z umocnieniem skarpy.

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

Odwodnienie południowo-zachodniej części lotniska i umocnienie skarpy warunkowało 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.

W ramach zadania 5 pn. Budowa dróg patrolowych oraz odwodnienie południowo – zachodniej części lotniska wraz z umocnieniem skarpy jest realizowany projekt nr POIS.08.04.00-00-024/09 pn. Poprawa bezpieczeństwa Portu Lotniczego Łódź w zakresie zapobiegania incydentom na podstawie umowy o dofinansowanie nr POIS.08.04.00-00-024/09-00, zawartej w dniu 22.04.2010 r. wraz z późn. zmian. w ramach działania 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego priorytetu VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Zgodnie z obecnie obowiązującym aneksem POIS.08.04.00-00-024/09-01 zawartym w dniu 16.11.2011 r. maksymalna kwota dofinansowania wynosi: 8 489 641,68 zł. Z uwagi na nałożone korekty finansowe, przeprowadzone kontrole projektu oraz zgłoszone uwagi przez dział inwestycji realna kwota do uzyskania jest niższa. Obecnie szacowana kwota dofinansowania wynosi 7 657 tys. zł po uwzględnieniu nałożonych korekt finansowych.

Ponadto, istnieje ryzyko zwiększenia całkowitej wartości zadania 5 tj. kwoty 13 227 tys. zł o dodatkowe nakłady, jakie mogą wynikać z ewentualnej konieczności wykonania kanalizacji deszczowej, której szacowany koszt całkowity powinien zamknąć się w kwocie ok. 2 mln zł.

Ww. wydatek będzie pokryty z rezerwy.

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, jako jedyny port w kraju, uproszczony system świateł podejścia kategorii I na kierunku zasadniczym „25”. W związku z tym zachodzi pilna potrzeba (wynikająca również z zalecenia ULC) jego rozbudowy z obecnych 420 m do docelowych 900 m. Rozbudowa systemu świateł podejścia na kierunku zasadniczym „25” umożliwi przejście lotniska do II kategorii nawigacyjnej. Jest to naturalny proces w rozwoju lotniska pożądanym przez przewoźników lotniczych. Umożliwi to przyjmowanie samolotów w trudnych warunkach meteorologicznych i poprawi dostępność łódzkiego lotniska dla przewoźników z obecnych 85 % dni w roku do 99 %.

Obecnie wszystkie regionalne lotniska w Polsce pracują nad wdrożeniem u siebie II kategorii nawigacyjnej. Jest ona 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 połączeń 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.

Przed aktualizacją dokumentacji założono, że wielkość pomieszczenia regulatorów jest wystarczająca pomimo rozbudowy świateł podejścia i nie wymaga nowej lokalizacji. Ponieważ zaplanowana budowa drogi kołowania wymagać będzie również dalszej rozbudowy

regulatorów zasilających światła nawigacyjne, stało się konieczne przeniesienie pomieszczenia regulatorów do projektowanego budynku zaplecza technicznego.

Pociągnęło to za sobą zaprojektowanie linii kablowej do zasilania rozdzielni regulatorów, dla zapewnienia niezawodnej pracy oświetlenia nawigacyjnego zgodnie z wymaganiami ICAO kompleksowego systemu – Centrum Energetyczne jako źródła zasilania awaryjnego i gwarantowanego, kanalizację kablową oraz przeniesienie wszystkich obwodów drogi startowej, istniejącej drogi kołowania oraz podejścia na kierunku „07” do nowego pomieszczenia regulatorów, czego nie było w dokumentacji przed aktualizacją.

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 przecinała 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 była w/w linia SN-15 kV.

Zakres prac obejmował:

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

Uzyskano prawomocną decyzję na budowę, decyzja nr AAB.II/1538/09 z dnia 17.11.2009 r. wydaną przez Prezydenta Miasta Łodzi.

7. Budowa wodociągu w ul. Zamiejskiej do Portu Lotniczego będącego drugostronnym zasilaniem w wodę Portu.

W związku z posiadaniem przez Port Lotniczy tylko jednego źródła zasilania, w przypadku wystąpienia awarii wodociągowej dostawca usług nie gwarantuje ciągłości dostaw. Zachodziła 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 przedmiotowej inwestycji stało się pilną potrzebą nie tylko ze względu na występujące obecnie potrzeby zaopatrzenia w wodę, ale także ze względu na realizację planowanych na terenie lotniska inwestycji, takich jak:

- budowa Terminala 3;
- budowa nowej Wieży Kontroli Lotów przez PAŻP;
- budowa zaplecza warsztatowego obsługi lotniska, itp.

8. Zakupy urządzeń i środków trwałych.

1) Szacowana wartość zadania wynosi 25 062 tys. zł netto, w tym:

- a) **8 331 tys. zł** - w ramach zadania 8 został zrealizowany projekt nr POIS.08.04.00-00-022/09 pn. Dostosowanie wyposażenia Portu Lotniczego Łódź w zakresie standardów ochrony przeciwpożarowej na podstawie umowy o dofinansowanie nr POIS.08.04.00-00-022/09-00, zawartej w dniu 31.03.2010 r. wraz z późn. zm. w ramach działania 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego priorytetu VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Projekt polegał na zwiększeniu mobilności, skuteczności i szybkości działania Lotniskowej Straży Pożarnej oraz innych służb lotniskowych poprzez zakup dwóch wozów strażackich oraz samochodu Ruchomego Stanowiska Dowodzenia posiadającego zaplecze medyczne. W celu zapewnienia realizacji ww. celów, został zrealizowany następujący zakres rzeczowy realizacji Projektu:

- zakup samochodu ratowniczo-gaśniczego 6x6 Lentner Avenger (2 884 tys. zł - zakup w 2008 r.),
 - zakup samochodu ratowniczo-gaśniczego 8x8 (4 129 tys. zł - zakup w 2011 roku),
 - zakup ruchomego stanowiska dowodzenia (1 213 tys. zł - zakup w 2011 roku),
 - pozostałe wydatki niezbędne dla realizacji projektu, współfinansowanego przez Unię Europejską, w tym: szkolenia i działania promocyjne (106 tys. zł).
- Finalna wartość dofinansowania po zamknięciu projektu wyniosła 6 373 686,03 zł.

b) 10 245 tys. zł - w ramach zadania 8 będzie realizowana część projektu nr POIS.08.04.00-00-023/09 pn. Zwiększenie bezpieczeństwa operacyjnego Portu Lotniczego Łódź w zakresie zimowego utrzymania lotniska, współfinansowanego przez UE w ramach działania 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego priorytetu VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, polegająca na:

- zakupie zestawu do zimowego utrzymania lotniska (odsnieżania) – 2 000 tys. zł;
- zakupie lotniskowej oczyszczarki kompaktowej – 1 400 tys. zł,
- zakupie samochodu pomiarowego do pomiaru stopnia hamowania na nawierzchniach operacyjnych lotniska – 523 tys. zł;
- zakupie specjalistycznego urządzenia do odladzania samolotów – 1 800 tys. zł;
- zakupie zestawu do zimowego utrzymania lotniska, opartego na specjalistycznym ciągniku (ciągnik wielofunkcyjny do całorocznego utrzymania nawierzchni lotniskowych) – 1 400 tys. zł,
- pozostałe wydatki niezbędne dla realizacji projektu, współfinansowanego przez Unię Europejską – 558 tys. zł, w tym: szkolenia, dokumentacja projektowa oraz działania związane z informacją i promocją,
- wydatki poniesione w roku 2008 r. – 2 564 tys. zł, w tym: zakup zestawu do zimowego utrzymania lotniska, zakup lotniskowego pluğu wirnikowego oraz wydatki na dokumentację projektową.

Szacowana wartość współfinansowania przez UE w ramach POIiŚ 2007-2013 dla tej części projektu wynosi 8 297 tys. zł.

c) 6 486 tys. zł – pozostałe zakupy urządzeń i środków trwałych dla potrzeb służb utrzymania lotniska, w tym:

- *autobus do przewozu pasażerów*,
Założona po oddaniu Terminala Pasażerskiego jednoczesna obsługa 4 samolotów kodu „C”, przy 2 stanowiskach postojowych dla samolotów naprzeciwko Terminala wymusza korzystanie z autobusów do transportu pasażerów podczas obsługi 2 pozostałych statków powietrznych. Obecnie wykorzystywane w Porcie Lotniczym Łódź 2 autobusy są pojazdami o niewielkiej pojemności. Obsługa samolotu typu Boeing B-737 wymaga 3 kursów takiego typu autobusu, niemożliwe więc będzie, przy wykorzystaniu obecnych zasobów sprawne i punktualne obsłużenie 2 tego typu samolotów. Istnieje więc konieczność zakupu większego autobusu o pojemności ok. 90 pasażerów.
- *Ambulift*,
Metody stosowane obecnie podczas transportu niepełnosprawnych pasażerów na pokład samolotu tj ręczne wnoszenie pasażera wraz z wózkiem inwalidzkim - zwiększają znacznie ryzyko wystąpienia wypadku podczas takiego transportu. Stosowne zalecenie co do zmiany metody transportu niepełnosprawnych wydała

- w 2010 r. Państwowa Inspekcja Pracy z terminem realizacji do końca 2011 r. Jedyną alternatywą jest zakup specjalistycznego urządzenia do transportu osób niepełnosprawnych jakim jest ambulift.
- *ciągnik spalinowy*,
Obecnie Port Lotniczy Łódź dysponuje 2 lekkimi ciągnikami spalinowymi, co przy założonej po oddaniu Terminala Pasażerskiego obsłudze 4 samolotów o kodzie „C” jest ilością niewystarczającą. Ponadto ciężki ciągnik spalinowy umożliwi służbom lotniska holowanie mniejszych typów samolotów bez konieczności użycia drogiego w eksploatacji push-back’a.
 - *Agregat prądotwórczy GPU*,
Obecnie Port posiada 3 tego typu urządzenia, z czego 1 jest wysoce awaryjne i faktycznie Port dysponuje tylko 2 sprawnymi urządzeniami tego typu. W sezonie letnim z uwagi na coraz częstszą obsługę jednocześnie 3 dużych samolotów, niezbędne jest posiadanie 3 pełnosprawnych agregatów. Terminal Pasażerski budowany był z myślą o jednoczesnej obsłudze 4 dużych samolotów – to kolejny argument przemawiający za koniecznością nabycia czwartego GPU.
 - *samojezdne urządzenie do opróżniania instalacji sanitarnej samolotu*,
 - *samojezdne urządzenie do napełniania instalacji wodnej samolotu*,
Obecnie Port Lotniczy Łódź dysponuje pojedynczymi egzemplarzami podobnego sprzętu, który jest w znacznym stopniu wyeksploatowany, nie jest samojezdny, a wobec zwiększonych założeń dotyczących jednoczesnej obsługi 4 samolotów kodu „C” po oddaniu Terminala pasażerskiego jest to ilość dalece niewystarczająca.
 - *podnośnik do załadunku jednostek ULD*,
 - *zestaw drobnego sprzętu do obsługi cargo w segmencie „road feeder”*,
W skład zestawu wchodzi: 4 przyczepki do przewozu palet po płycie postojowej z możliwością obracania na nich palet, stół kołowy, 4 stoły rolkowe oraz 3 wózki widłowe o udźwigu do 3t, 2t, 1,5t oraz wózek ręczny do transportu europalet. Intensyfikacja obsługi cargo w segmencie „road feeder” pod koniec 2011 r. wykazała braki w zakresie posiadanego sprzętu. Konieczne, szczególnie w przypadku planowanego rozwoju usługi Cargo, jest doposażenie Działu Cargo w niezbędny w/w sprzęt.
 - *samochód dla służb elektroenergetycznych*,
Ze względu na zwiększającą się ilość elementów systemu elektroenergetycznego podlegających codziennej obsłudze, rozlokowanych w odległych od siebie miejscach na lotnisku i poza nim oraz złego stanu technicznego obecnie użytkowanego przez służby elektroenergetyczne samochodu zakup nowego pojazdu dla służb elektroenergetycznych był niezbędny.
 - *Ambulans*,
Konieczność zakupu wynika z treści art. 36 Ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Zespół ratownictwa medycznego jest wyposażony w specjalistyczny środek transportu sanitarnego, spełniający cechy techniczne i jakościowe określone w Polskich Normach przenoszących europejskie normy zharmonizowane. Aktualnie obowiązującą w tym zakresie normą jest Polska Norma PN – EN 1789:2008 „Pojazdy medyczne i ich wyposażenie – ambulanse drogowe”. Z kolei konieczność utworzenia w Porcie Lotniczym Łódź zespołu ratownictwa medycznego wynika z ilości obsługiwanych na dobę pasażerów (w 2011 r. – 1 066,5/doba).
 - *lotniskowe urządzenia kontrolne, bezpieczeństwa lub sygnalizacyjne (bramowe wykrywacze metalu WTMD) 3 szt.*

Obecnie wykorzystywane urządzenia WTMD nie spełniają wymogów (posiadania normy 2) obowiązujących od dnia 1.01.2011. Niewypełnienie tych wymogów stanowi uchybienie, które zostało wskazane w trakcie audytu Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zakup urządzeń pozwoli na sprawniejszą kontrolę osób i pasażerów, poprzez automatyczne zliczanie osób i automatycznie typowanie osób do dodatkowej kontroli manualnej.

- *3 szt. lotniskowe urządzenia kontrolne, bezpieczeństwa lub sygnalizacyjne (urządzenia RTG do kontroli bezpieczeństwa bagażu podręcznego).*

Urządzenia do kontroli bagażu podręcznego będące własnością Portu są przestarzałe. Posiadają one opcję projekcji wirtualnych obrazów zagrożeń TIP lecz nie spełnia ona aktualnych wymagań przepisów prawnych dotyczących wymogów projekcji wirtualnych obrazów TIP. Zakup nowych urządzeń uchroni Port przed uchybieniami wskazanymi przez audytorów ULC oraz usprawni pracę w Punktach Kontroli Bezpieczeństwa.

- *system rejestracji i analizy ruchu lotniczego na „THR25”*

Obecnie w Porcie brak jest jakiegokolwiek mechanizmu weryfikującego dane dotyczące ilości wykonanych operacji lotniczych. Dane te otrzymywane są od stałych użytkowników lotniska, bez możliwości ich weryfikacji, co naraża Port na utratę przychodów. Wdrożenie takiego systemu uszczelni mechanizm pobierania należnych opłat od użytkowników lotniska.

- *podnośnik nożycowy*

Sprzęt niezbędny jest do wykonywania prac konserwacyjnych na dużych wysokościach

9. Rozbudowa 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 całej jej długości.

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. Port Lotniczy jest w posiadaniu dokumentacji technicznej obejmującej w/w zakres rzeczowy.

10. Modernizacja i przebudowa starego odcinka Głównej Drogi Startowej G-DS. – II etap od 700 m do 1200 m + III etap

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 część drogi startowej na odcinku od progu startowego do 1200 m a szczególnie na odcinku od ok. 0 m do 700 m wyczerpała swój resurs użytkowania i wymagała szybkiego podjęcia prac poprawiających jej nośność.

W 2009 r. przeprowadzono remont odcinka od 0 do 700 m, a w roku 2011 odcinka od 700 do 1000 m. Konieczne jest wykonanie remontu pozostałego odcinka G-DS. tj. od 1000 do 1.200 m Głównym celem remontu jest poprawa niwelety Drogi Startowej – dostosowanie parametrów geometrycznych do wymaganych przepisami obowiązującymi w UE oraz poprawa nośności. Na istniejącej nawierzchni DS. zostanie wykonana nakładka z warstw betonu asfaltowego profilująca spadki podłużne niwelety i spadki poprzeczne.

Na podstawie zatwierdzonego przez Zarząd w dniu 23.10.2012 r. wniosku działu inwestycji z dnia 19.10.2012 r. został skorygowany zakres rzeczowy zadania,

a w konsekwencji wartość zadania zwiększyła się z pierwotnie zakładanej kwoty 15 000 tys. zł do 24 900 tys. zł.

Wnioskowane zmiany mają na celu osiągnięcie oszczędności w przyszłości w wydatkach inwestycyjnych na zadaniach: 4, 6 i 11 oraz skrócenie czasu zamknięcia drogi startowej.

Kwota 24 900 tys. zł szacowana jako całkowity koszt realizacji zadania 10 wynika z:

- 1) w ramach pierwotnie określonego kosztu w wys. 15 000 tys. zł dla zadania 10 zrealizowano w roku 2011 częściowy remont drogi startowej tj. odc. 700-1 000m. Na ten cel wydatkowano 12 700 tys. zł.
- 2) remont pozostałej części DS. tj. odc. 1 000-1 200m został oszacowany na kwotę 11 900 tys. zł. Ponadto, założono 300 tys. zł tzw. rezerwy, uwzględniającej szacunkowy charakter wyliczeń oraz zakładającej możliwe zmiany kosztorysu z uwagi na zmiany cen usług budowlanych. Kwota 11 900 tys. zł obejmuje:
 - a) remont nawierzchni drogi startowej na odc. 1 000-1 200m, gdzie szacunkowy koszt wyniósł 8 300 tys. zł,
 - b) ułożenie pod konstrukcją remontowanego odcinka DS. stalowej rury osłonowej dla kanalizacji teletechnicznej, gdzie szacunkowy koszt: 100 tys. zł,
 - c) wybudowanie tzw. zamka drogi startowej, którego szacowany koszt wynosi: 3 500 tys. zł.

Propozycja dokończenia zadania w zmienionym zakresie jest uzasadniona względami operacyjnymi, rozwoju połączeń oraz realizacji projektu budowlanego zgodnie z zasadami sztuki budowlanej, tj.:

- względy operacyjne: budowa w jednym czasie połączenia drogi startowej z przyszłą równoległą drogą kołowania (dalej RDK) umożliwi wyłącznie jednokrotne zamknięcie drogi startowej dla ruchu lotniczego.
Tymczasem budowa fragmentu równoległej drogi kołowania w części wzdłuż remontowanego odcinka DS. będzie niezbędna w toku rozwoju Portu Lotniczego Łódź w celu zwiększenia przepustowości lotniska oraz w przyszłości remontu drogi kołowania alfa (tj. z drogi startowej na płytę PPS1 i PPS2).
- względy rozwoju ruchu lotniczego: kilkukrotne zamykanie drogi startowej utrudnia pozyskiwanie nowych przewoźników i może podważać zaufanie przewoźników do Portu Lotniczego Łódź oraz powodować brak zaufania do infrastruktury technicznej lotniska.
- względy realizacji projektu zgodnie z zasadami sztuki budowlanej: zaniechanie obecnie budowy połączenia remontowanego odcinka DS. z fragmentem przyszłej RDK spowodowałoby w przyszłości podczas budowy drogi szybkiego zjazdu (tj. speedway) będącej częścią RDK ingerencję w wyremontowany odcinek drogi startowej.

W związku z powyższym, wartość zadania uwzględnia koszt już częściowo wykonanego remontu GDS oraz koszt planowanego dokończenia remontu, w taki sposób aby budował on podstawy pod przyszły rozwój lotniska, zarówno w sferze inwestycyjnej: budowa zaplecza (tj. zadanie 4), światel podejścia na kier. 25 (tj. zadanie 6), równoległej drogi kołowania (zadanie 11) oraz eksploatacyjnej (przyszły remont drogi kołowania alfa).

11. Rozbudowa równoległej drogi kołowania

Zadanie 11 zostało przesunięte do zadań rezerwowych. Decyzja o rozpoczęciu realizacji zadania 11 będzie uzależniona od łącznego spełnienia poniższych warunków:

- 1) Wzrost liczby operacji lotniczych;
- 2) Uzyskanie zgody Banku Pekao S.A. oraz Wspólników na realizację ww. zadania w okresie 2014-2015;

- 3) Pozyskania współfinansowania przez Unię Europejską na ww. zadanie;
- 4) Dostępna będzie nadal projektowana rezerwa finansowa, która będzie stanowiła wkład własny.

Zmniejszeniu uległa szacunkowa wartość budowy RDK w wyniku zmiany koncepcji jej usytuowania. Obecnie zaplanowane zakłada nawiązanie się do istniejącego fragmentu drogi kołowania na wysokości płyty postojowej PPS2 i zakończenie jej drogą szybkiego zjazdu na wysokości od 1000 do 1200 metra Głównej Drogi Startowej. Taka lokalizacja przyczyni się do zwiększenia przepustowości lotniska przy ograniczeniu kosztów realizacji inwestycji.

Zmiana zakresu budowy Równoległej Drogi Kołowania została podyktowana koniecznością dostosowania ruchu naziemnego do planowanego zwiększenia operacji lotniczych. Dlatego też zrezygnowano z kosztownego i mało praktycznego pierwotnie planowanego zakresu robót tj. realizacji przebudowy komór sanitarnych objętych osobnym projektem i pozwoleniem, na tańszy i bardziej uzasadniony merytorycznie. Planowane obecnie posadowienie drogi szybkiego zjazdu nie spowoduje konieczności ich przebudowy.

Według posiadanego kosztorysu inwestorskiego wykonanie optymalnego zakresu robót budowlanych przy wykonywaniu Równoległej Drogi Kołowania wraz z szybkim zjazdem „F”, będzie kosztowało około 45 mln zł.

Zmiana zakresu realizacji zadania 11 wynika z następującego faktu: realizacja zadania w pierwotnie założonym kształcie nie wpłynie w żadnym stopniu na poprawę parametrów operacyjnych łódzkiego lotniska tj. nie poprawi przede wszystkim przepustowości Głównej Drogi Startowej (dalej GDS) wynoszącej obecnie 6 operacji/h, zaś poniesione nakłady będą niewspółmiernie duże do osiągniętych korzyści (już obecna szerokość GDS-60m na THR „07” umożliwi zawracanie statków powietrznych o kodzie „D”, bez konieczności budowania dodatkowej zatoki do zawracania; nie ma potrzeby na obecnym etapie rozwoju lotniska budować za niemal 19 mln zł wydzielonego miejsca postoju samolotu – obecnie funkcję tę pełni stanowisko postojowe nr 3 na PPS2, zaś po realizacji przedsięwzięcia w zmienionym zakresie – 150-metrowy odcinek równoległej drogi kołowania DK-R za speedway'em).

Brak jakiegokolwiek infrastruktury umożliwiającej płytową obsługę samolotów przy TH-R „07” czyni realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w pierwotnie założonym kształcie bezzasadną. Zmiana zaś zakresu na proponowany pozwoli na faktyczne zwiększenie przepustowości GDS nawet o 100% (tj. do 12 operacji/h) z jednej strony, z drugiej zaś pozwoli na zaoszczędzenie środków finansowych ze względu na brak konieczności przebudowy kanału deszczowego i kanału zrzutowego kolektora w tym wariantcie realizacji przedsięwzięcia, co z kolei umożliwi ich transfer na inne niedoszacowane inwestycje.

Budowa fragmentu DK-R wraz z drogą szybkiego zejścia spowoduje wzrost przepustowości do ok. 12 operacji na godz., co jest obecnie standardem w Polsce, poprawi także znacznie bezpieczeństwo korzystania z GDS przez statki powietrzne.

12. Inwestycje dodatkowe

- 1) Oznakowanie nocne przeszkód lotniczych położonych poza lotniskiem.

Duża liczba obiektów w rejonie lotniska, które stały się nieoznakowanymi przeszkodami lotniczymi w wyniku rozbudowy lotniska będzie musiała być oznakowana na koszt Portu.

Dalsze utrzymywanie obecnej sytuacji, w której spośród ok. 30 przeszkód wymagających oświetlenia właściwie oznakowanych jest mniej niż 10, zagraża bezpieczeństwu operacji lotniczych wykonywanych na lotnisku.

- 2) Wycinka drzew i rekultywacja terenu w rejonie światła podejścia na kierunku „25”.

Stan terenu, na którym posadowione są światła podejścia „25” wymaga w celu dalszej ich eksploatacji natychmiastowej wycinki drzew i rekultywacji terenu. Dalsze utrzymywanie

tego stanu może doprowadzić do wyłączenia z eksploatacji światła podejścia na kierunku głównym przez PAŻP.

- 3) Zakup i instalacja oraz zaprogramowanie zintegrowanych systemów sygnalizacji pożarowej.

Realizacja tego przedsięwzięcia wpłynie w znacznym stopniu na podniesienie stopnia ochrony przeciwpożarowej dla wszystkich obiektów Portu.

- 4) Instalacja i wdrożenie systemu ciągłego monitoringu hałasu.

Przepisy prawne – art. 173 Prawa Ochrony Środowiska nakazują wdrożenie ciągłego monitoringu hałasu dla lotnisk, na których roczna ilość operacji lotniczych przekracza 10 tys. rocznie. W związku z niemal 30 tys. wykonywanymi operacjami lotniczymi wymagane jest zainstalowanie tego systemu, co potwierdza zalecenie pokontrolne Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska z 2011 r. nakazujące jego zainstalowanie.

- 5) Budowa posterunku stałego.

Poprzez budowę nowego posterunku Służby Ochrony Lotniska wraz z nową bramą wjazdową zakładane jest całkowite uniezależnienie się od wpływu bezpośredniego sąsiedztwa Aeroklubu Łódzkiego i rozpoczęcie inwestycji w całości na swoim terenie. Posterunek obejmować będzie centralne biuro przepustek wraz z główną bramą wjazdową na teren lotniska, wyposażoną w system kamer CCTV, skaner do kontroli podwozia pojazdów, służę i rampę do dokładnej kontroli pojazdów wjeżdżających na teren lotniska. Planowana jest konstrukcja jednopiętrowa z wykorzystaniem pomieszczeń na 1 piętrze do celów socjalnych dla patrolu operującego w terenie lotniska. Z uwagi na to, iż jest to nowa inwestycja, niezbędnym będzie wyposażenie posterunku w nowe urządzenia RTG i WTMD (radiometria została przeniesiona z obecnie funkcjonującego posterunku przy bramie B-1).

- 6) Instalacja systemów i urządzeń nadzoru i bezpieczeństwa (system radarowo-kamerowy).

Zadanie to stanowi rozbudowę istniejącego już systemu, która pierwotnie przewidywała 3 etapy; zrealizowano etap 1, a dalsza rozbudowa przewiduje kontynuację w kierunku progu „25” i swoim zakresem obejmuje środkową część lotniska.

INSPEKTOR

mgr Grażyna Włockowska-Purczyńska

8.05.2013

KW. 10.05.2013

EMeręc

08.05.2013

DYREKTOR

Biura Nadzoru Właścicielskiego

15

Krzysztof Grzywaczewski

09.05.2013 r.

Załącznik Nr 2
do Uchwały Nr
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia

**Harmonogram przekazywania środków pieniężnych do Portu Lotniczego Łódź
imienia Władysława Reymonta Spółka z o.o. w kwotach maksymalnych**

Rok	Wysokość środków (w zł)
2011	6 062 458,60
2012	2 000 400,00
2013	9 932 692,00
2014	18 996 724,00
2015	24 904 154,00
2016	24 076 446,00
2017	23 187 602,00
2018	22 329 326,00
2019	21 471 050,00
2020	20 633 937,00
2021	19 754 498,00
2022	18 896 222,00
2023	18 037 947,00
2024	17 191 428,00
2025	16 321 395,00
2026	15 463 119,00
2027	14 604 843,00
2028	13 748 919,00
Łączna wartość	307 613 160,60

INSPEKTOR

[Signature]
mgr Grażyna Włódkowska-Purczyńska

9.05.2013

[Signature]
EMenc
09.05.2013r.

[Signature]
INSPEKTOR
mgr Włodzisław Górnalski
09.05.2013
vski

Uzasadnienie

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

W dniu 7 lipca 2010 roku Rada Miejska w Łodzi przyjęła wieloletni program pod nazwą „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta”.

Program określił zakres inwestycji do realizacji na terenie portu lotniczego w latach 2010-2012 oraz sposób ich sfinansowania.

W trakcie realizacji Programu Spółka, po przeanalizowaniu dotychczasowych efektów realizacji oraz efektywności zadań i stwierdzeniu, iż aktualny zakres rzeczowy Programu nie zawiera wielu strategicznych, niezbędnych dla bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania Portu Lotniczego Łódź inwestycji i zakupów, zarekomendowała modyfikację Programu tak, aby zadania sprostaly bieżącym potrzebom wynikającym z dotychczasowego rozwoju i zmian w otoczeniu.

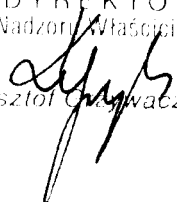
Zmiany Programu dotyczą:

1. wydłużenia okresu realizacji do końca grudnia 2013 r. (z możliwością przedłużenia maksymalnie do czerwca 2014 r.),
2. zmniejszenia szacunkowego kosztu całkowitego Programu z kwoty 339 mln zł do kwoty 330 mln zł,
3. zmiany szacunkowych wartości poszczególnych zadań,
4. przesunięcia realizacji równoległej drogi kołowania do zadania rezerwowego i wprowadzenie dodatkowych zakupów sprzętu oraz 6 nowych zadań związanych z: wycinką drzew, oznakowaniem przeszkód lotniczych, instalacją systemu radarowo-kamerowego, systemu ciągłego monitoringu hałasu i zintegrowanego systemu sygnalizacji pożarowej.
5. sposobu finansowania Programu:
 - zmniejszenia środków refundowanych przez Unię Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2007-2013 dofinansowania z RPO z kwoty 116.956 tys. zł do kwoty **90 639 tys. zł**
 - zwiększenia środków refundowanych przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Oś Priorytetowa VIII – Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, Działanie 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu Lotniczego z kwoty 20.308 tys. zł do kwoty **36 904 tys. zł**
 - zwiększenia nakładów poniesionych w latach wcześniejszych ze środków własnych z kwoty 11.999 tys. zł do kwoty **12 487 tys. zł**.

Kwota emisji obligacji długoterminowych pozostaje bez zmian.

Ponadto globalna kwota wsparcia z budżetu miasta Łodzi programu emisji obligacji ulegnie zmniejszeniu z kwoty 321 116 185,62 zł (ujętej w dotychczasowej uchwale RM) do kwoty 307 613 160,60 zł. Wydłużony zostanie również termin przekazywania kwoty wsparcia o jeden rok tj. do 2028 roku, a co za tym idzie zmianie ulegną kwoty i terminy przekazywania Spółce w poszczególnych latach środków w formie dopłat lub podwyższeń kapitału. Stąd proponowana zmiana § 2 pkt 1) i pkt 3) uchwały i załącznika Nr 2 do uchwały Rady Miejskiej w Łodzi.

Przyjęcie zmian do projektu uchwały w zaproponowanej treści dostosowuje zapisy uchwały do aktualnego stanu faktycznego związanego z realizacją przez Spółkę wieloletniego programu inwestycyjnego.

DYREKTOR
Biura Nadzoru Właścicielskiego

Krzysztof Gajewski