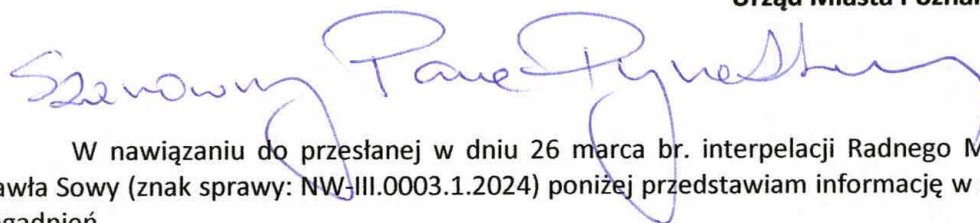


Poznań, 18 kwietnia 2024 r.

PLP/SD/0104-1/2024/MD

742/2024

**Sz.P. Jarosław Plaszczyk**  
**Dyrektor Biura Nadzoru Właścielskiego**  
**Urząd Miasta Poznania**



W nawiązaniu do przesłanej w dniu 26 marca br. interpelacji Radnego Miasta Poznania Pana Pawła Sowy (znak sprawy: NW.III.0003.1.2024) poniżej przedstawiam informację w zakresie poruszonych zagadnień.

Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o. jest otwarty na wszelkie dyskusje związane z rozbudową infrastruktury Port Lotniczego Poznań-Ławica jak również ze zwiększaniem poziomu obsługi naszych pasażerów.

#### **Ad. 1 Infrastruktura Portu Lotniczego – funkcjonowanie lotniska, problemy**

Spółka w swoich planach o charakterze strategicznym tj. w Planie Generalnym lotniska, zobowiązana jest analizować przepustowość poszczególnych niżej wymienionych elementów infrastruktury, wskazując granice jej przepustowości oraz okres na kiedy ona przypada, a w przypadku wystąpienie ww. sytuacji przewidywać rozbudowę infrastruktury.

Na wstępie należy zaznaczyć, iż nie są znane Zarządzającemu Lotniskiem analizy dotyczące przepustowości rocznej. Co do zasady przy projektowaniu/rozbudowie infrastruktury lotniczej stosuje się jedyne wskaźniki dotyczące przepustowości godzinowej.

##### **A. Droga Startowa**

W przypadku drogi startowej przepustowość nie jest liczona od faktycznej możliwości jej technicznego wykorzystania a limitów operacji wynikających z zapisów zintegrowanej Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji realizowanych w latach 2009-2015, tj. wielokrotności 132 równoważnych operacji lotniczych dużych samolotów plus 64 operacji małych samolotów w ciągu 24h.

##### **B. Terminal Pasażerski**

W przypadku terminali pasażerskich przepustowość analizowana jest indywidualnie dla:

- sortowni bagażu – nie prognozuje się wyczerpania przepustowości przed 2038 rokiem,
- hali odbioru bagażu - Spółka w chwili obecnej analizuje przepustowość istniejącej infrastruktury, szczególnie w wysokim sezonie przy dużej ilości rejsów non Schengen; wyniki analiz będą również zawierały kierunkowe rozwiązania występujących problemów,
- stanowiska kontroli paszportowej odloty/przyloty - nie prognozuje się wyczerpania przepustowości przed 2034 rokiem, niemniej przy opóźnieniach operacji może występować

wydłużony czas obsługi stąd Spółka rozważa na odlotach stworzenie większej strefy kolejkowania, natomiast na przylotach prowadzona jest kompleksowa analiza w zakresie rozbudowy hali w części non Schengen,

- gate'ów, stanowisk check-in oraz centralnej strefy kontroli bezpieczeństwa –została podjęta decyzja dotycząca rozbudowy w 2024 roku stanowisk check-in z 26 do 34 stanowisk oraz modernizacji strefy kontroli bezpieczeństwa polegająca na realokacji, wyposażeniu w nowocześniejsze urządzenia do kontroli bagażu podręcznego, dłuższe i wydajniejsze linie do kontroli,

#### **a) Toalety**

Jest to obszar podawany bieżącej analizie. W ostatnich latach przeprowadzono modernizację części pomieszczeń tj. w hali odlotów w strefie zastrzeżonej zwiększono ilość toalet damskich z 5 do 10 oraz męskich z 3 do 5, natomiast w hali przylotów zwiększono ilość toalet damskich z 2 do 6. Obecnie trwają prace remontowe w toaletach w hali odlotów w części ogólnodostępnej, a także zrealizowana będzie nowa przestrzeń wyposażona w sanitariaty damskie i męskie w hali przylotów. Podkreślić należy, że obszar ten będzie uwzględniany przy planowaniu kolejnych inwestycji.

Kwestie czystości toalet są monitorowane przez służby Spółki, w związku z czym zlecono dodatkowe czynności firmie sprzątającej, a planowana modernizacja toalet poprawi ich stronę wizualną oraz zwiększy ilość dostępnych sanitariatów w celu podniesienia komfortu pasażerów.

#### **b) Strefa Kiss and Fly**

Nieprawdziwą jest informacja nt. braku strefy kiss and fly (K&F) jako wyjątkowego zjawiska na lotniskach. Taka całkowicie bezpłatna strefa K&F funkcjonuje obecnie na parkingu P1. Należy zauważyć, iż nie wprowadzono zakazu poruszania się po układzie komunikacyjnym przed terminalami. Decyzja dotycząca realokacji ww. strefy z układu komunikacyjnego powodowana była względami bezpieczeństwa oraz względami ekonomicznymi tj. koniecznością ograniczenia ponad 2 mln wjazdów na administrowany teren Portu przez pojazdy nie kierujące się na parkingi, co generowało wysokie koszty eksploatacyjne. Aktualnie prowadzone są analizy nowej organizacji układu komunikacyjnego przed terminalami pasażerskimi w skutek czego obecna organizacja ruchu może ulec zmianie, ewentualne decyzje Spółka będzie podejmować mając na uwadze bieżącą i prognozowaną sytuację finansową. Tym niemniej należy już dziś wskazać, iż biorąc pod uwagę:

- 1) rosnący ruch pasażerów i związany z nimi ruch samochodów w układzie komunikacyjnym na terenie lotniska,
- 2) brak bezkolizyjnego wjazdu/wyjazdu na teren lotniska, wszystkie wyjazdy z lotniska zlokalizowane są na skrzyżowaniach kierowanych przez sygnalizację świetlną,
- 3) lokalizację układu komunikacyjnego wzdłuż ulicy Bukowskiej,

uruchomienie stref K&F na poznańskim lotnisku dającej możliwość płynnego wjazdu i wyjazdu może być dość trudnym zadaniem. W zdecydowanej większości lotnisk (lub podobnych obiektów) strefa K&F znajduje się na końcu drogi dedykowanej tylko dla klientów danego lotniska. W przypadku poznańskiego lotniska, terminal pasażerski został zlokalizowany przy samej ulicy Bukowskiej (ok. 200m) i brak jest dziś możliwości zorganizowania płynnego wjazdu/wyjazdu pojazdów z terenów lotniska.

Do decyzji Władz Miasta Poznania należy analiza potencjalnych możliwości przebudowy ulicy Bukowskiej na wysokości Port Lotniczego w taki sposób, aby samochody mogły się kierować na lotnisko/z lotniska w sposób bezkolizyjny z układu drogowego.

#### **c) Salonik Biznesowy**

Business Executive Lounge (BEL) swoją działalność realizuje w oparciu o programy partnerskie linii lotniczych, przez co należy rozumieć usługę skierowaną do pasażerów posiadających uprawnienia do korzystania z dodatkowych usług na lotnisku, a jego oferta wynika wprost z podpisanych umów z liniami lotniczymi, instytucjami finansowymi lub innymi operatorami kart. Obecnie zakres oferowanych napojów i posiłków jest szerszy aniżeli wynika to z wymagań w/w partnerów, którzy zamawiają dla swoich klientów usługę saloniku biznesowego.

Planowany jest zakup i dostawa urządzenia umożliwiającego wykupienie uprawnień do korzystania z BEL dla klientów innych niż statutowi w poszczególnych liniach lotniczych. Elementem kompleksowej koncepcji rozwoju terminali pasażerskich będzie również zwiększenie i realokacja BEL do nowej bardziej atrakcyjnej przestrzeni terminala.

#### **d) Parkingi**

Spółka dysponuje obiektami parkingowymi o różnym standardzie z myślą o różnych okresach w których usługi parkingowe są realizowane począwszy od odwożących i odbierających podróżnych, klientów krótkoterminowych najczęściej biznesowych po podróżujących na wakacje tj. długoterminowe. Dywersyfikowanie usług z uwagi na charakter i standard obiektów parkingowych daje możliwość dopasowania oferty do możliwości finansowych klienta oraz musi być konkurencyjna względem zewnętrznych obiektów, które funkcjonują w oparciu o analogiczną infrastrukturę. Nadmienić należy, że nie ma możliwości realizacji usług na obiektach o dużo wyższym standardzie w sposób konkurencyjny dla prywatnych obiektów na nieużytkach rolnych, w żaden sposób niezagospodarowanych. Jednocześnie należy dodać, iż w chwili obecnej największą popularnością/popytem cieszą się parkingi o niższym standardzie, gdzie w szczytach sezonowych samochody parkują na utwardzonej ziemi, dzięki czemu koszt takiej usługi jest znacznie niższy aniżeli parkingi wykonane w tradycyjnej technologii.

#### **e) SIW**

System Informacji Wewnętrznej (SIW) został zrealizowany podczas modernizacji terminala pasażerskiego, a Spółka na bieżąco podejmuje działania zmierzające do jego aktualizacji. Obecnie również prowadzone są prace mające na celu dostosowanie informacji dla pasażerów w sposób adekwatny do potrzeb, a ich ealizacja będzie miała miejsce w trakcie modernizacji CSKB.

### **Ad.2 Budowa nowego terminala pasażerskiego**

W chwili obecnej Zarządzający nie planuje relokacji/budowy nowej infrastruktury terminalowej w innym aniżeli obecnym miejscu. Jest to spowodowane znaczącymi kosztami takiej realizacji, gdzie oprócz kosztów budowy nowego terminala pasażerskiego należało by również wybudować nowe miejsca postojowe dla samolotów, układ dróg kołowania dla samolotów jak i również nowy układ komunikacyjny wraz z infrastrukturą parkingową. Można zakładać, że szacowany koszt takiej inwestycji mógłby osiągać poziom ponad 500 000 000 pln.

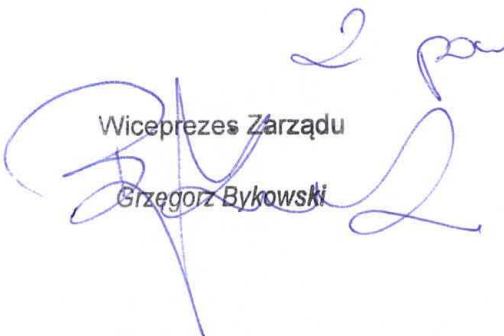
Koncepcje związane z budową terminala pasażerskiego po stronie północnej lotniska nie wydają się uzasadnione z kilku przyczyn, po pierwsze na tym terenie został wywołany w 2013 roku Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego przewidujący przebieg III ramy komunikacyjnej przez teren lotniska, co uniemożliwia alternatywne zagospodarowanie terenu. Ewentualna inwestycja w tej części lotniska wymagałaby budowy całej infrastruktury drogowej i postojowej dla samolotów, której obecnie nie ma, a to wiąże się z wielokrotnie wyższymi kosztami inwestycji niż tylko niezbędnymi do budowy terminala. Trudno również wyobrazić sobie uzasadnienie dla tego typu inwestycji bez gruntownej modernizacji ulicy Dąbrowskiego, bez której dojazd do lotniska od strony miasta byłby niemożliwy, a organizacja układu komunikacyjnego z parkingami o ile w ogóle można ją sobie wyobrazić, oznaczałaby konieczność likwidacji wszystkich sąsiadujących obiektów, w tym muzeum, PSP, ogródków działkowych oraz zabudowy mieszkaniowej znajdującej się w tym rejonie.


Alokowanie nowego terminala pasażerskiego w miejscu dzisiejszego terminala GA również nie wydaje się uzasadnione z kilku powodów, w tym braku wystarczającego miejsca dla postoju chociażby referencyjnego dla lotniska samolotu kodu C, o większych jednostkach nie wspominając. Równie dużym problemem byłaby organizacja układu komunikacyjnego z parkingami, zarówno ze względu na ulokowaną w tym miejscu bazę paliw Orlen Aviation, jak i ograniczoną rozbudową ulicy Bukowskiej o 7 metrów terenami lotniska wzdłuż jego przebiegu.

Obecnie Spółka prowadzi przygotowania do zlecenia kompleksowej koncepcji modernizacji terminala pasażerskiego w perspektywie kolejnej dekady, w ramach której analizowane będą różne warianty przyszłych prac z wykorzystaniem istniejących lub budową nowych obiektów z uwzględnieniem potencjalnych kosztorysów inwestorskich dla danych wariantów. Na tej podstawie, a także uwzględniając możliwości finansowe Spółki, złożone zostaną stosowne wnioski do udziałowców, po akceptacji których realizowany będzie proces inwestycyjny.

Wskazany w piśmie Krajowy Plan Odbudowy w opinii Spółki nie daje możliwości współfinansowania nakładów w rozbudowę infrastruktury lotniskowej. Spółce nie są znane żadne zewnętrzne źródła finansowania infrastruktury lotniskowej ze źródeł UE, jak i polskiego budżetu. W praktyce oznacza to, iż planowaniu jakichkolwiek inwestycji na poznańskim lotnisku musi towarzyszyć analiza możliwości finansowych spółki Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z oo. Warto przy tym zauważyć, iż w chwili obecnej Spółką cały czas boryka się z problemem zadłużenia spowodowanymi gigantycznymi odszkodowaniami związanymi ze Strefą Organicznego Użytkowania, jak również efektami pandemii COVID-19.

Podsumowując, zarządzający lotniskiem użytku publicznego, będący spółką prawa handlowego jest zobowiązany do każdorazowej analizy inwestycji pod kątem możliwości jej sfinansowania z jednej strony jak i dbałością o komfort obsługiwanych pasażerów i standardy obsługi samolotów z drugiej. Tym niemniej jesteśmy bardzo otwarci na dyskusję dot. tak kształtu inwestycji rozwojowych jak i aspektów bieżącego funkcjonowania lotniska. Serdecznie zapraszamy do bezpośredniego kontaktu, tak jak bywało to w przeszłości. Spółka bardzo sobie ceni wkład merytoryczny Pana Radnego w dyskusję nad poznańskim lotniskiem i jego otoczeniem.

  
Wiceprezes Zarządu  
Grzegorz Bykowski

  
Wiceprezes Zarządu  
Zbigniew Ławnicki