

**Badania i analiza potencjału społeczno – gospodarczego
wschodniej części województwa warmińsko – mazurskiego
wraz ze wskazaniem terenu pod lokalizację
lotniska/lądowiska**

ETAP I

**Analiza uwarunkowań rozwoju lotnictwa na Mazurach (powiat ełcki) –
uwarunkowania zewnętrzne lotniska w województwie oraz w obszarze oddziaływania**

Zespół autorski:

Dr hab., prof. nadzw. Barbara Piontek (rozdział 2)

Dr pil. Wojciech Piontek (rozdział 1, rozdział 2)

Mgr inż. Alicja Pisarczyk (rozdział 3)

Mgr inż. Arkadiusz Primus (rozdział 3)

Mgr Agnieszka Rutkowska (rozdział 1, rozdział 2)

Mgr Liliana Krasnodębska (rozdział 3)

Listopad 2012

Spis treści

WPROWADZENIE	4
1. ANALIZA UWARUNKOWAŃ ROZWOJU LOTNICTWA NA MAZURACH (POWIAT EŁCKI) – UWARUNKOWANIA PLANISTYCZNO - PROGRAMOWE.....	6
1.1 MAZURY I ICH MIEJSCE NA RYNKU USŁUG LOTNICZYCH	6
1.2 DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ DLA LOTNISKA W EŁKU	17
2. ANALIZA UWARUNKOWAŃ ROZWOJU LOTNICTWA NA MAZURACH (POWIAT EŁCKI) – UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO - GOSPODARCZE.....	26
2.1 STRUKTURA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO –MAZURSKIEGO, ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM POWIATU EŁCKIEGO I MIASTA EŁK	26
2.2 CHARAKTERYSTYKA OTOCZENIA BIZNESU W WOJEWÓDZTWIE WARMIŃSKO-MAZURSKIM.....	50
2.3 UWARUNKOWANIA ROZWOJU TURYSTKI WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM MIASTA EŁK I JEGO OKOLIC	66
2.3.1 Uwarunkowania rozwoju turystyki województwa warmińsko-mazurskiego	66
2.3.2 Uwarunkowania rozwoju turystyki miasta Ełk i jego okolic	74
2.4 WPŁYW LOTNISKA W POWIECIE EŁCKIM NA GOSPODARKE REGIONU	80
3. ANALIZA UWARUNKOWAŃ ROZWOJU LOTNICTWA NA MAZURACH – UWARUNKOWANIA FORMALNO - PRAWNE	87
3.1 WYBRANE PRZEPISY I UREGULOWANIA PRAWNE	87
3.2 PODSTAWOWE POJĘCIA PRAWNE DOTYCZĄCE LOTNISK I RUCHU LOTNICZEGO	89
3.3 ZAKŁADANIE LOTNISK, LĄDOWISK I INNYCH MIEJSC STARTÓW I LĄDOWAŃ – WYMOGI FORMALNE	91
3.3.1 Zakładanie lotnisk.....	91
3.3.2 Zakładanie lądowisk i innych miejsc startów i lądowań	99
3.4 LOTNISKO JAKO OBIEKT BUDOWLANY	100
3.5 PLAN GENERALNY DLA LOTNISKA	101
3.6 OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	102
3.7 STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	110
3.8 IDENTYFIKACJA UWARUNKOWAŃ W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA PRZY WYBORZE LOKALIZACJI MIEJSCA POD LOTNISKA.	111
3.8.1 Klimat akustyczny.....	111
3.8.2 Formy ochrony przyrody	112
4.9 UWARUNKOWANIA FORMALNO-PRAWNE DLA LOTNISKA/LĄDOWISKA W PISANICY	132
4.9.1 Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	132
4.9.2 Rozwiązania dotyczące zarządzania lotniskiem/lądowiskiem.....	133
4.9.3 Opłaty związane z zarejestrowaniem lotniska	135
4.9.4. Opłaty związane z funkcjonowaniem lotniska/lądowiska	138
WNIOSKI	139
SPIS MAP.....	141
SPIS SCHEMATÓW	141
SPIS TABEL	141

SPIS WYKRESÓW	142
ZAŁĄCZNIKI	144
Z.1 WNIOSEK O REJESTRACJĘ LOTNISKA.....	144
Z.2 TECZKA REJESTRACYJNA LOTNISKA	145
Z.3 KARTA KSIĘGI REJESTRU LOTNISK CYWILNYCH.....	162
Z.4 PROTOKÓŁ KONTROLI.....	166
Z.5 PROTOKÓŁ KONTROLI - INSPEKCJA MAŁE LOTNISKA	168
Z.6 INSTRUKCJA OPERACYJNA	174

Wprowadzenie

Celem niniejszego opracowania jest przeprowadzenie analizy uwarunkowań rozwoju lotnictwa na Mazurach, w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie ełckim. Analiza została przeprowadzona w trzech obszarach, do których należą: uwarunkowania planistyczno-programowe, uwarunkowania społeczno-gospodarcze oraz uwarunkowania formalno-prawne.

Województwo warmińsko-mazurskie jest jednym z ważniejszych regionów turystycznych w Polsce. Obok morza i gór, mazurskie jeziora traktowane są jako cel wyjazdów wypoczynkowych w kraju. Województwo charakteryzują szczególne walory przyrodnicze, przede wszystkim duże obszary leśne, duża liczba jezior oraz różnorodna fauna i flora. Znajdują się tutaj największe jeziora w Polsce. Jednakże województwo warmińsko-mazurskie nie posiada własnego czynnego lotniska regionalnego, jak również dostatecznie rozwiniętej infrastruktury lotniczej. Wraz z województwem podlaskim tworzy pod tym względem białą plamę na mapie Polski. Lotniska, podobnie jak inne elementy infrastruktury transportowej, należą do obiektów gospodarczych, przyczyniających się do pobudzania aktywności społecznej i gospodarczej.

Pierwszy obszar opracowania stanowi analizę planistyczno-programową w zakresie rozwoju lotnictwa. W części tej omówiono dokumenty strategiczno-programowe różnego szczebla dla miasta Ełk, jak również powiatu ełckiego. W szczególności omówiono Strategię Zrównoważonego Rozwoju Ełku do roku 2016, Program Rozwoju Lokalnego 2004-2016, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Ełku, Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Kalinowo, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kalinowo. Przeanalizowano założenia Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego woj. warmińsko-mazurskiego do roku 2020 oraz założenia Projektu Strategii rozwoju społeczno - gospodarczego województwa warmińsko - mazurskiego do roku 2025. Zakładany rozwój lotnictwa w województwie warmińsko-mazurskim jest zgodny z założeniami Strategii. W ramach priorytetu *nowoczesne sieci*, Strategia zakłada zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej poprzez rozwój m.in. połączeń lotniczych.

Kolejnym obszarem omówionym w opracowaniu są uwarunkowania społeczno-gospodarcze województwa warmińsko-mazurskiego. Województwo zaliczane jest do słabo rozwiniętych gospodarczo regionów Polski. W przeprowadzonych analizach podjęta została próba odpowiedzi na pytanie: w jakim zakresie branża lotnicza przyczyni się do rozwoju Mazur? Należy oczekiwać, że lotniska pełniąc funkcję katalizatorów wzrostu gospodarczego, przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności turystycznej regionu, jak również zwiększą zainteresowanie regionem ze strony potencjalnych inwestorów. Wśród licznych korzyści wynikających z funkcjonowania lotnisk należy wskazać takie jak: kreowanie nowych miejsc pracy, zwiększanie mobilności ludności, podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu, pobudzanie aktywności gospodarczej, sprzyjanie rozwojowi współpracy ekonomicznej, politycznej, naukowo-technicznej i kulturalnej.

W trzecim obszarze opracowania przeanalizowano uwarunkowania formalno-prawne, w szczególności wymogi formalne dla procedury zakładania lotnisk i lądowisk,

przedstawiono propozycję docelowych rozwiązań w aspekcie zarządzania lotniskiem oraz przewidziano wielkość opłat związanych z zarejestrowaniem oraz z funkcjonowaniem lotniska i lądowiska. W opracowaniu przeanalizowano lokalizację obszarów prawnie chronionych na mocy ustawy o ochronie przyrody, z uwagi na znaczny udział omawianych obszarów w województwo warmińsko-mazurskim oraz w powiecie ełckim. Omówiono procedurę postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla lotniska i lądowiska. Przeanalizowano potencjalne problemy dotyczące środowiska przyrodniczego wywołane budową i eksploatacją lotniska i lądowiska.

Decyzja o budowie lotniska w powiecie ełckim musi zostać poprzedzona sporządzeniem biznes planu, jak i oceną efektywności przedsięwzięcia przeprowadzoną w wymiarze mikroekonomicznym samego lotniska, jak również w wymiarze miasta Ełku i powiatu ełckiego.

Przystępując do analizy Autorzy mają świadomość, iż podejmowane dzisiaj działania przyniosą efekty w perspektywie dziesięcioleci. Aby pozytywne zjawiska mogły zaistnieć koniecznością jest spełnienie szeregu warunków koniecznych i wystarczających.

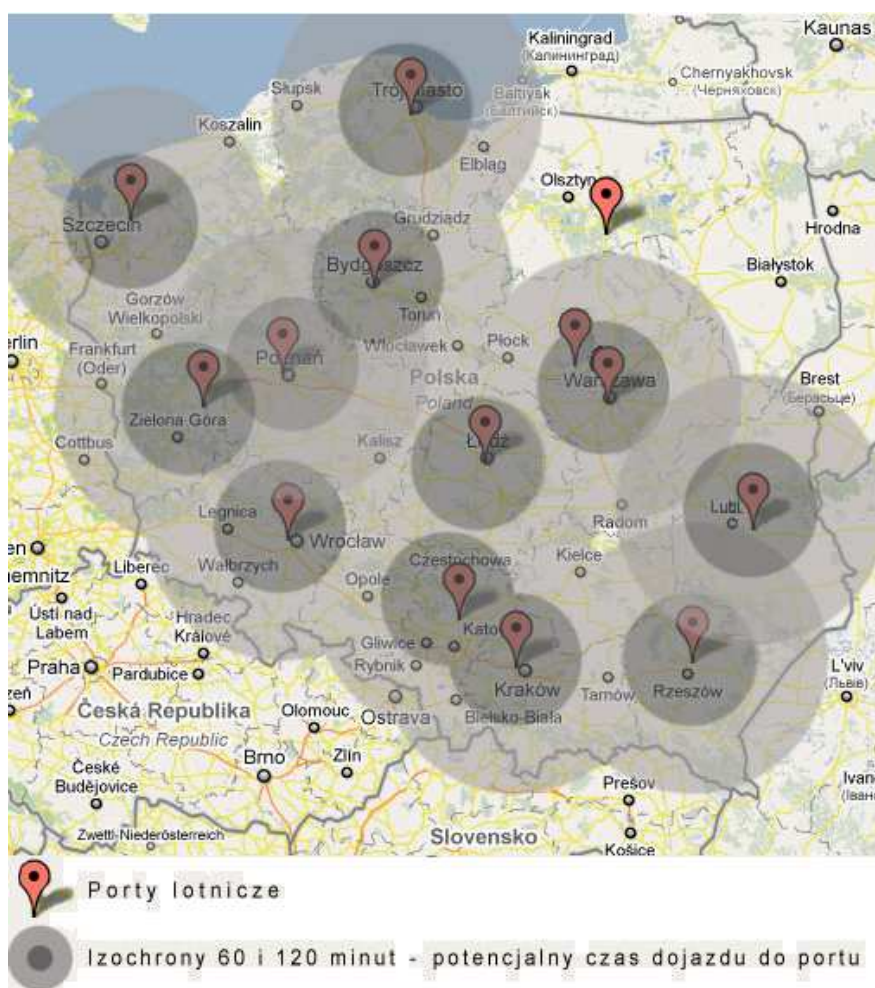
1. Analiza uwarunkowań rozwoju lotnictwa na Mazurach (powiat ełcki) – uwarunkowania planistyczno - programowe

1.1 Mazury i ich miejsce na rynku usług lotniczych

Region Polski Wschodniej obejmuje województwa warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, podkarpackie oraz świętokrzyskie. Po uruchomieniu w 2012 roku lotniska w Lublinie (Świdniku) województwami nie posiadającymi własnych czynnych lotnisk regionalnych są województwa podlaskie i warmińsko – mazurskie stanowiąc białą plamę na mapie Polski (mapa 1). W konsekwencji mieszkańcy województw mają ograniczony dostęp do infrastruktury lotniczej, lotniska są oddalone o ponad 200 km, a czas dojazdu do nich przekracza 3 godziny.

Mapa 1

Dostępność lotnisk w Polsce



Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://lotnisko-saniki.pl/images/mapa.jpg>

Na obszarze województw warmińsko – mazurskiego oraz podlaskiego zlokalizowanych jest sześć lotnisk oraz sześć lądowisk (w tym helikopterowe). Spośród

istniejących lotnisk jedno jest lotniskiem komunikacyjnym klasy 3C (działalność od roku 2004 zawieszona), cztery lotniska mają charakter lotnisk turystyczno – sportowych. Spośród lądowisk dwa lądowiska mają charakter wyłącznie sanitarny. Szczegółowy opis lotnisk i lądowisk przedstawiono poniżej:

a) **EPSY – Port Lotniczy "Mazury" Sp. z o.o.**

Lotnisko znajduje się w pobliżu miasta Szczytno i jest oddalone od Ełku o 120 km. Operacje Lotnicze w porcie są obecnie zawieszone. Planuje się udostępnienie lotniska do lotów na widoczność (VFR). Opracowywany jest Plan Generalny (Master Plan) dla Lotniska Mazury. Zgodnie z planami uruchomienie regularnych operacji lotniczych nastąpi w 2014 r. po gruntownej modernizacji lotniska w oparciu m.in. o środki Unii Europejskiej i przekształceniu lotniska z kategorii 3C do 4D.¹

b) **EPSU – Suwalska Szkoła Lotnicza**

Lotnisko znajduje się w pobliżu miasta Suwałki i jest oddalone od Ełku o 61 km. Lotnisko ma charakter lotniska sportowego. Lotnisko posiada dwie drogi startowe o nawierzchni trawiastej.

c) **EPBK – Aeroklub Białostocki**

Lotnisko znajduje się w pobliżu miasta Białystok i jest oddalone od Ełku o 107 km. Lotnisko ma charakter lotniska sportowego. Lotnisko posiada jedną drogę startową o nawierzchni trawiastej.

d) **EPOD – Aeroklub Warmińsko – Mazurski**

Lotnisko znajduje się w pobliżu miasta Olsztyn i jest oddalone od Ełku o 151 km. Lotnisko jest lotniskiem sportowym, posiada drogę startową utwardzoną.

e) **EPKE - Aeroklubu Krainy Jezior**

Lotnisko znajduje się w pobliżu miasta Kętrzyn i jest oddalone od Ełku o 80 km. Lotnisko jest lotniskiem turystyczno - sportowym, posiada drogę startową o nawierzchni trawistej.

f) **EPEL – Aeroklub Elbląski**

Lotnisko zlokalizowane jest w Elblągu przy ulicy Lotniczej. Lotnisko jest lotniskiem turystyczno – sportowym, posiada nawierzchnię trawiastą. Lotnisko administrowane jest przez Aeroklub Elbląski.

g) **lądowiska (bez lądowisk sanitarnych):**

- GRYŻLINY – wielofunkcyjne - Starostwo Powiatowe w Olsztynie,
- KIKITY – wielofunkcyjne - Kikity Sp. z o.o.,
- EPGM – MAZURY RESIDENCE / GIŻYCKO – wielofunkcyjne - Arna Sp. z o.o.,
- BABIĘTA – wielofunkcyjne - Maestro Investments Sp. z o.o.

¹ <http://www.mazuryairport.com/pl>

Na terenie województwa znajdują się także lotniska nieczynne, stanowiące potencjał dla rozwoju infrastruktury lotnisk w województwie, w szczególności:

- a) lotnisko Lidzbark - lotnisko powojaskowe,
- b) lotnisko Muszaki koło Nidzicy - lotnisko wojskowe z 500 m asfaltową drogą startową,
- c) lotnisko Orneta - lotnisko powojaskowe z betonową drogą startową o długości 2000 m,
- d) lotnisko Rostki koło Orzysza - dawna wojskowa baza lotnicza z drogą startową o długości 2000 m,
- e) lotnisko Wielbark koło Nidzicy - drogowy, wojskowy odcinek lotniskowy,
- f) lotnisko Grajwo koło Giżycka - lotnisko rekreacyjne.²

W województwach warmińsko-mazurskim i podlaskim niezależnie od działań Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego na rzecz rozbudowy lotniska w Szymanach prowadzone są działania na rzecz budowy kolejnych lotnisk komunikacyjnych:

1. Urząd Marszałkowski województwa podlaskiego realizuje działania związane z budową i uruchomieniem lotniska w okolicach Białegostoku (pierwotna lokalizacja w Sannikach, alternatywne lokalizacje Topolany - gmina Michałowo oraz Kowalowce - gmina Zabłudów). Lotnisko w Sannikach usytuowane będzie w odległości około 21 km w kierunku północno-zachodnim od Białegostoku i około 3,5 km na wschód od Tykocina. Projektowane lotnisko będzie obsługiwało przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu oraz przewozy krajowe na liniach o dużym natężeniu ruchu. Docelowa przepustowość podlaskiego lotniska planowana jest na 340 tysięcy pasażerów rocznie. Lotnisko będzie obsługiwało Białystok oraz miejscowości ościenne, co łącznie daje około 400 tys. mieszkańców samego województwa podlaskiego.³ Ilość mieszkańców korzystających z lotniska należy także powiększyć o mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego, w tym Ełku.
2. Realnego kształtu nabierają plany budowy lotniska w okolicach Olsztynku – Wilkowo. Zgodnie z planem zagospodarowania dla lotniska lokalnego przyjętym przez Radę Miasta pas startowy lotniska w Wilkowie może mieć długość 2,9 km, co umożliwia obsługę samolotów klasy D (Boeing 747, Airbus 380). Zgodnie z przyjętymi planami, w Wilkowie prowadzona będzie obsługa lotów pasażerskich, biznesowych, ratowniczych i cargo. Od 2013 roku Władze Olsztynka podjęły działania ukierunkowane na poszukiwanie inwestora, jak i promujące tereny inwestycyjne znajdujące się w specjalnej strefie ekonomicznej wokół lotniska. Szacowany koszt budowy samego lotniska wynosi około 300 mln złotych, koszt całej inwestycji obejmującej strefę ekonomiczną 1 mld złotych.⁴
3. Rozważane są także działania na rzecz rozbudowy lotniska aeroklubowego w Elblągu. Koncepcja rozwoju lotniska zakłada dwa scenariusze:

² Źródło: opracowanie na podstawie: <http://wrota.warmia.mazury.pl/Informacje-o-regionie.html>,
<http://www.mazuryairport.com/>, <http://aeroklubelblaski.pl/>, <http://www.aeroklub.olsztyn.pl/>,
<http://lotniska.dlapilota.pl/gryzliny>, <http://lotniska.dlapilota.pl/gize-kolecka>,
http://www.lotniskoketrzyn.pl/index.php?op=strony&strona=dla_pilota&lang=pl

³ <http://lotnisko-saniki.pl/nawinki/110-dlaczego-potrzebne-jest-nam-lotniko.html>

⁴ <http://www.rp.pl/artykul/964476.html?print=tak&p=0>

- a) budowy dwóch równoległych pasów trawiastych, bądź pasa trawiastego dla samolotów sportowych i pasa betonowego o długości 1200 m z oświetleniem nocnym dla lotów biznesowych, lotów cargo, ewentualnie dla połączeń pasażerskich, także na budowę obiektów obsługujących ruch lotniczy,
- b) budowę pasa trawiastego o długości 1000 m (obecny ma 600 m) i szerokości 100 m oraz równoległego do niego pasa betonowego o długości 1200 m (plus 100-metrowe stopwaye z obu stron) i szerokości 30 m. Planowana odległość między pasami – 150 m – pozwalałaby na wykonywanie operacji lotniczych równocześnie.⁵

Formalną podstawę podejmowanych działań w województwie warmińsko - mazurskim na rzecz rozwoju infrastruktury lotniczej stanowi *Strategia rozwoju społeczno – gospodarczego woj. warmińsko-mazurskiego do roku 2020*.⁶ Strategia wyznacza trzy priorytety strategiczne, w szczególności *konkurencyjna gospodarka, otwarte społeczeństwo, nowoczesne sieci*. W ramach priorytetu *nowoczesne sieci* Strategia zakłada zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej obejmuje rozwój połączeń drogowych, kolejowych, lotniczych i wodnych, a także sieci teleinformatycznych, infrastruktury przejść granicznych. Działania na rzecz rozwoju połączeń lotniczych koncentrują się na:

- a) rozbudowie portu lotniczego w Szymanach k/Szczytna do parametrów właściwych dla kategorii lotnisk drugorzędnych,
- b) modernizacji istniejących i budowie nowych lotnisk lokalnych,
- c) tworzenia nowych lądowisk do obsługi ruchu turystycznego, biznesowego i sanitarnego.⁷

Wbrew oczekiwaniom Strategia nie precyzuje wizji rozwoju infrastruktury lotniczej w województwie warmińsko – mazurskim, pozostawiając decyzję o podejmowaniu budowy lotnisk poszczególnym gminom/powiatom/miastom. Podejście takie należy uznać za błędne i wysoce ryzykowne. Aktualnie tworząca się sieć lotnisk na obszarze województwa warmińsko – mazurskiego nie jest wynikiem strategicznego działania wynikającego z bilansowania strat i korzyści, a wynikiem niezależnej aktywności podejmowanej przez poszczególne gminy/powiaty. Rozwój infrastruktury lotniczej wymaga regionalnego skoordynowania, którego nadrzędnym celem winien być rozwój społeczno – gospodarczy w ujęciu makroekonomicznych (województwa) oraz zapewnienie podstawy ekonomicznej opłacalności poszczególnych projektów. Nieskoordynowane budowanie lotnisk/lądowisk stwarza realne ryzyko, iż lotniska przestaną się wzajemnie uzupełniać, a będą wobec siebie stanowiły realną konkurencję. Podnosząc niniejszy problem Autorzy szanują prawo poszczególnych gmin do decydowania o kierunkach swojego rozwoju i wyborze inwestycji strategicznych dla ich rozwoju. Jednakże zbytnia aktywność niektórych samorządów mogąca prowadzić do rozproszenia środków finansowych i zagrażająca opłacalności projektów jest

⁵ P. Derlukiewicz, Boeing nad Elblągiem (w:) <http://www.portel.pl/artukul.php3?i=42969>.

⁶ *Strategia rozwoju społeczno – gospodarczego woj. warmińsko-mazurskiego do roku 2020*, Uchwała nr XXXIV/474/05 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn 2005.

⁷ Ibidem, s. 77.

wskazywana w *Programie rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych* jako jedno z zagrożeń dla sektora lotnictwa cywilnego w Polsce.⁸

Będący w fazie tworzenia *Projekt Strategii rozwoju społeczno - gospodarczego województwa warmińsko - mazurskiego do roku 2025*⁹, wymienia planowane lotnisko lokalne w Ełku. Ponadto dokument powiela zapisy *Strategii rozwoju do roku 2020*, stwierdzając, iż głównymi kierunkami działań na rzecz zwiększenia zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności w obszarze transportu lotniczego jest *rozbudowa portu lotniczego w Szymanach k/Szczytna do parametrów właściwych dla kategorii lotnisk drugorzędnych, modernizacja istniejących i budowa nowych lotnisk lokalnych, tworzenie nowych lądowisk do obsługi ruchu turystycznego, biznesowego i sanitarnego*.¹⁰

Koncepcja budowy sieci lotnisk i lądowisk na obszarze województwa warmińsko – mazurskiego przedstawiona została w 2003 roku w dokumencie *Koncepcja lokalnej sieci lotnisk sportowych i turystycznych na obszarze województwa warmińsko - mazurskiego*. Zgodnie z koncepcją sieć lotnisk na terenie Warmii i Mazur tworzyć miały (lotniska istniejące i projektowane):

a) regionalny port lotniczy Szymany,

b) lokalne porty lotnicze:

- Lotnisko Olsztyn – Dajtki,
- Lotnisko Elbląg,
- Lotnisko Kętrzyn,
- Lotnisko Botkuny gm. Gołdap,
- Lotnisko Lega-Sędki gm. Ełk,

c) lądowiska:

- lądowisko Rostki k./ Pisz,
- lądowisko Maćki k./ Węgorzewa,
- lądowisko Gryźliny gm. Stawiguda,
- lądowisko Probark k/Mrągowa,
- lądowisko w granicach Zakładu Rolnego Imionki oraz teren w miejscowości Gordejki gmina Olecko,
- lądowisko gm. Giżycko.¹¹

⁸ Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, Ministerstwo Transportu, Uchwała Nr 86/2007 Rady Ministrów w dniu 8 maja 2007 r., s. 25.

⁹ *Strategia rozwoju społeczno - gospodarczego województwa warmińsko - mazurskiego do roku 2025. Projekt.* <http://strategia2025.warmia.mazury.pl/>

¹⁰ *Ibidem.*, s.51.

¹¹ *Koncepcja lokalnej sieci lotnisk sportowych i turystycznych na obszarze województwa warmińsko - mazurskiego*, Warmińsko-Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie, Olsztyn 2002 – 2003, s.15.

Rozważanymi - w ujęciu teoretycznym - wariantami rozbudowy infrastruktury lotniskowej dla województw warmińsko-mazurskiego i podlaskiego są:

1. **wariant I** – budowa dwóch regionalnych portów lotniczych dla dwóch miast wojewódzkich (Olsztyn i Białystok),
2. **wariant II** – budowa dwóch portów lotniczych: jednego lotniska regionalnego i jednego lotniska lokalnego obsługującego mniejsze statki powietrzne (samoloty dyspozycyjne, taksówki powietrzne, general aviation),
3. **wariant III** – budowa jednego lotniska regionalnego na terenie jednego z województw północno-wschodniej Polski.¹²

Analizowane dokumenty strategiczno-programowe różnego szczebla dla miasta Ełk, jak również powiatu ełckiego (w szczególności Strategia Zrównoważonego Rozwoju Ełku do roku 2016, Program Rozwoju Lokalnego 2004-2016 oraz Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Ełku) nie przewidują budowy lotniska zarówno w obrębie Miasta Ełk, jak i w granicach powiatu ełckiego. Budowa lotniska nie jest wpisana w koncepcję rozwoju miasta i powiatu. Zapisy o budowie nie znalazły także miejsca w Planie Rozwoju Lokalnego Gminy Kalinowo (Pisanica).

Gmina Miasto Ełk (na mocy Uchwały Nr XIX.173.2012 Rady Miasta Ełku z dnia 24.04.2012 r.) zawarło porozumienie z Gminą Kalinowo (na mocy Uchwały Nr XIII/94/12 Rady Gminy Kalinowo z dn. 23 kwietnia 2012 r.) *na rzecz współpracy przy realizacji działań mających na celu utworzenie lotniska dla aglomeracji ełckiej w miejscowości Pisanica*. Na podstawie niniejszego porozumienia Gminy zobowiązują się do wspólnej realizacji działań mających na celu rozwój gospodarczy, w tym turystyki lotniczej, biznesowej i aktywizacji obszarów wiejskich poprzez utworzenie lotniska dla aglomeracji ełckiej w okolicach miejscowości Pisanica. Lotnisko i jego rozbudowa zostały uwzględnione w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kalinowo*.¹³ Gmina zakłada szczególne traktowanie terenu specjalnego - lotniska, *który w powiązaniu z realizacją ekspresowej drogi międzynarodowej może przyczynić się do dalszego rozwoju gminy Kalinowo. W zależności od potrzeb lokalizacji inwestycji ustala się możliwość powiększenia terenu lotniska w kierunku zachodnim. Wszelka działalność inwestycyjna w tym obszarze, zgodnie z głównym założeniem rozwoju gminy, powinna być oparta na zasadach rozwoju zrównoważonego*.¹⁴

Uwzględniając dotychczasową dynamikę rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce, dostępne prognozy przedstawiające kształtowanie się popytu na usługi lotnicze w kolejnych dziesięcioleciach, a także zjawiska redukcji infrastruktury kolejowej należy oczekiwać wzrostu popytu na usługi lotnicze zarówno w sektorze ruchu turystycznego, emigracyjnego, jak i biznesowego. Prognozy dotyczące rozwoju lotnictwa wymuszają podejmowanie

¹² M. Wasilewski, *Perspektywy rozwoju infrastruktury transportu lotniczego w Polsce Wschodniej – wstęp do dyskusji* (w:) http://www.prtl.pl/porty_lotnicze_artykuly/9494

¹³ *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kalinowo*. Część II: Kierunki zagospodarowania przestrzennego, Kalinowo 2011.

¹⁴ Ibidem, s.44.

zintensyfikowanych działań na rzecz rozbudowy infrastruktury lotniczej wyprzedzających popyt na usługi.

Rozwój infrastruktury lotniskowej winien być prowadzony przede wszystkim z wykorzystaniem istniejących zasobów. Dla zaspokojenia szybko rosnącego popytu na usługi lotnicze *Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych* zakłada:

- a) modernizację i rozbudowę istniejących lotnisk komunikacyjnych dla zapewnienia odpowiedniego standardu obsługi szybko rosnącej liczbie pasażerów,
- b) wykorzystanie na cele cywilnego lotnictwa komunikacyjnego istniejącej infrastruktury lotnisk niekomunikacyjnych tj. wojskowych oraz sportowo-usługowych.

Z uwagi na bardzo wysoką kapitałochłonność inwestycji lotniskowych dopiero w przypadku braku lub wyczerpania możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury uzasadnione stają się inwestycje polegające na budowie od podstaw nowych portów lotniczych. Działania te winny zostać poprzedzone rzetelnym biznesplanem, z którego wynikać będzie zasadność inwestycji oraz planem generalnym zawierającym kierunkową wizję rozwoju lotniska.¹⁵

Decyzje o lokalizacji nowych lotnisk lub dostosowaniu istniejących do obsługi ruchu komunikacyjnego muszą być uwarunkowane dwoma czynnikami:

- a) czasem dostępu do najbliższego lotniska, na którym operują samoloty komunikacyjne,
- b) potencjałem ruchu lotniczego – popytem uwarunkowanym wieloma czynnikami, w tym wpływ na rozwój gospodarczy regionu, potencjał demograficzny, atrakcyjność turystyczna.¹⁶

Tworzenie nowych lotnisk i adaptacja istniejących lotnisk do ruchu komunikacyjnego powinno mieć miejsce przede wszystkim tam, gdzie czas dostępu przekracza akceptowalne minimum (podlegające zmianom wraz z rozwojem infrastruktury i zamożności społeczeństwa), a wskaźniki makroekonomiczne dla regionu i prognoza popytu na usługi transportu lotniczego uzasadniają przedsięwzięcie.¹⁷

Kryteriami decydującymi o zasadności i możliwości budowy lotniska są:

- a) kryterium dostępności:
 - dla co najmniej 90% populacji możliwość dojazdu w czasie 90 - 120 min drogą lub koleją w przypadku portu o regularnym rozkładzie operacji pasażerskich,
 - dla co najmniej 90% populacji regionu dostępność w odległości nie przekraczającej 50 km w przypadku lotniska lokalnego obsługującego lotnictwo ogólne,
- b) kryterium zgodności ze strategią rozwoju regionalnego, Strategią Rozwoju Transportu 2007-2013 oraz Polityką Transportową Państwa 2007 – 2020,
- c) kryterium dbałości o spełnienie wymagań w zakresie środowiska naturalnego,

¹⁵ Program rozwoju sieci lotnisk... op.cit.

¹⁶ Ibidem, s. 42

¹⁷ Ibidem, s. 42.

d) kryteria operacyjne lotniska:

- zapewnienie wystarczającej powierzchni pod budowę i rozwój lotniska,
- kryteria związane z możliwością korzystania z przestrzeni powietrznej (przebiegu dróg lotniczych, stałych tras lotów krajowych, stref zakazanych, stref niebezpiecznych, stref o ograniczonym ruchu lotniczym),
- zapewnienie wystarczającej dla zakładanego poziomu operacji i ruchu parametrów użytkowych (potencjalna przepustowość terminali, pola manewrowego),
- zapewnienie optymalnego usytuowania dróg startowych w zależności od warunków meteorologicznych,
- lokalizacja przeszkód lotniczych,
- rodzaj i typ lotniczych urządzeń naziemnych zapewniających zbliżanie i lądowanie statków powietrznych,

e) kryteria ekonomiczne:

- koszty realizacji,
- dostępność źródeł finansowania inwestycji,
- studium wykonalności,
- ocena efektywności ekonomicznej i zintegrowanej efektywności ekonomicznej (ekonomiczno-społeczno-ekologicznej),

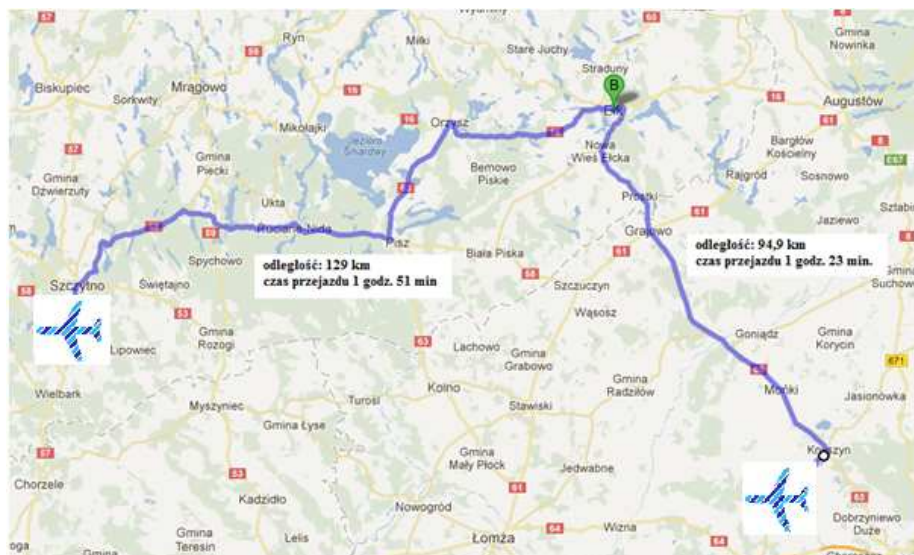
f) propozycje lokalizacyjne muszą uwzględniać potrzebę i koszt skomunikowania lotniska z siecią istniejących i planowanych dróg i kolei.¹⁸

Jak wskazano aktualnie przyjmowanymi kryteriami czasu dostępu do lotniska o regularnym rozkładzie operacji pasażerskich są izochrony 60 i 120 minut (por. mapa 1). W przypadku lotnisk lokalnych obsługujących lotnictwo ogólne izochrona wynosi 60 minut. Przeprowadzona analiza czasu dojazdu z Ełku do lotnisk komunikacyjnych Szymany w województwie warmińsko – mazurskim i projektowanego lotniska Sanniki w województwie podlaskim wskazuje, iż wskazane porty lotnicze znajdują się w zakresie izochrony 80 minut oraz 110 minut (mapa 2). Uruchomienie wskazanych portów lotniczych zapewni mieszkańcom Ełku dostęp do lotnisk zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności. Z wysokim prawdopodobieństwem można stwierdzić, iż lotniska te będą obsługiwały Ełk w zakresie zarówno ruchu pasażerskiego, jak i lotów biznesowych. Operacje lotnicze biznesowe – podobnie jak pozostały ruch pasażerski – wymagają zapewnienia możliwości ich wykonywania przez większość roku (za wyjątkiem okresów ekstremalnych zjawisk pogodowych). Ciągłość ruchu uzależniona pozostaje od wyposażenia lotniska, w tym wyposażenia lotniska w pomoce nawigacyjne.

¹⁸ Ibidem, s. 64.

Mapa 2

Odległości i czasy przejazdów z Ełku do przyszłych lotnisk o regularnym rozkładzie operacji pasażerskich w województwach podlaskim i warmińsko mazurskim /Lotnisko Sanniki i Lotnisko Szymany/

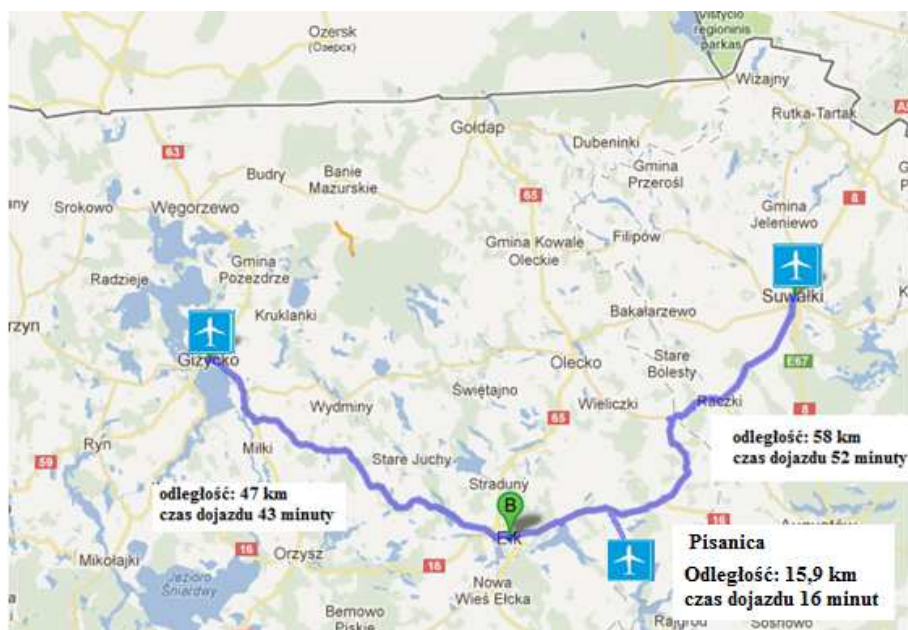


Źródło: opracowanie własne na podstawie maps.google.com

Niezależnie od dostępności w przyszłości do projektowanych lotnisk komunikacyjnych, obecnie miasto Ełk posiada w odległości spełniającej kryterium izochrony 60 minut lotnisko w Suwałkach (EPSU) oraz lądowisko w Giżycku (EPGM).

Mapa 3

Odległości i czasy przejazdów z Ełku do lotnisk i lądowisk obsługujących general aviation z czasem dojazdu do 60 minut oraz projektowanego lotniska w Pisanicy



Źródło: opracowanie własne na podstawie maps.google.com

W wymiarze ruchu turystycznego istniejące w województwach warmińsko – mazurskim i podlaskim lotniska turystyczno – sportowe pozostają wobec siebie komplementarne. Istotą turystyki samolotowej jest odwiedzanie kolejnych miejsc z wykorzystaniem środka transportu jakim jest samolot. Odległości pomiędzy lotniskami są wystarczające do odbywania podróży po Mazurach wykorzystując samolot. Turyści i przedsiębiorcy mogą z nich korzystać, ponieważ na lotniskach większość ruchu dotyczy general aviation. Lotniskami/lądowiskami stanowiącym realną konkurencję dla lotniska w Ełku jako miejsca lądowania turystów i przedsiębiorców jest lotnisko w Kętrzynie (zlokalizowane korzystniej wobec Wielkich Jezior Mazurskich oraz innych atrakcji turystycznych) oraz lądowisko w Giżycku.

Decyzja o budowie lotniska w powiecie ełckim musi zostać poprzedzona sporządzeniem biznes planu, jak i oceną efektywności przedsięwzięcia przeprowadzoną w wymiarze mikroekonomicznym samego lotniska, jak również w wymiarze Miasta Ełk i powiatu ełckiego. Biznes plan przedsięwzięcia winien udzielić odpowiedzi na kluczowe dla projektu pytania, w szczególności:

- a) czy zostanie wybudowane lotnisko, czy tylko lądowisko,
- b) w jakie urządzenia infrastrukturalne lotnisko/lądowisko zostanie wyposażone, a co zatem następuje jaka zostanie przedstawiona oferta przyszłym użytkownikom,
- c) z jakimi zyskami/stratami bezpośrednimi dla miasta Ełk będzie się wiązało funkcjonowanie lotniska/lądowiska.

Brak efektywności finansowej lotniska/lądowiska nie wyklucza zasadności jego budowy w sytuacji, gdy korzyści wynikające z jego istnienia dla Miasta i powiatu przekroczą wartość start w wymiarze mikroekonomicznym. Urząd Marszałkowski województwa podlaskiego prognozuje uzyskanie efektywności ekonomicznej przez lotnisko białostockie około roku 2050.¹⁹ Niezależnie od strat w wymiarze mikroekonomicznym jakie będzie przynosiło lotnisko jako podmiot gospodarczy, zasadność budowy lotniska uzasadniają oczekiwane korzyści ekonomiczne – społeczne uzyskiwane w jego otoczeniu w wymiarze województwa. Sporządzenie biznes planu dla lotniska w powiecie ełckim wykracza poza ramy niniejszego opracowania. Doświadczenie Autorów pozwala przypuszczać, iż w długim okresie czasu przedsięwzięcie polegające na budowie lotniska w powiecie ełckim może być ekonomicznie nierentowne, a działalność lotniska będzie wymagała dofinansowywania z budżetu miasta Ełk. Twierdzenie powyższe uzasadnia szereg przesłanek. Zgodnie z opracowaną prognozą ruchu lotniczego (szerzej patrz załącznik 2) w początkowym okresie funkcjonowania lotniska liczba operacji lotniczych będzie niewielka. Opłaty lotniskowe muszą zostać ustalone na poziomie, który nie będzie odstraszał potencjalnych klientów. W konsekwencji dochody z opłat będą niższe od kosztów bieżących funkcjonowania lotniska. Wraz z urzeczywistnianiem się planów budowy lotnisk i lądowisk przez pozostałe gminy województwa warmińsko-mazurskiego należy oczekiwać zmniejszania się ilości operacji lotniczych na lotnisku w powiecie ełckim (turyści będą wybierali jako miejsce lądowania inne lotniska/lądowiska korzystniej położone wobec atrakcji turystycznych które zamierzają odwiedzić).

¹⁹ <http://lotnisko-saniki.pl/nowinki/110-dlaczego-potrzebne-jest-nam-lotniko.html>

W zakresie uwarunkowań formalno – prawnych dotyczących formy działania – zarządzania lotniskiem w Ełku przyjęto (przy opracowaniu prognoz i przestrzennego zagospodarowania lotniska) założenie, że:

- a) w etapie I – lotnisko będzie działało jako lotnisko użytku wyłącznego – co daje możliwość szybkiego założenia (zarejestrowania lotniska) i elastycznego podejścia do dalszego procesu inwestycyjnego związanego z realizacją kolejnych etapów rozbudowy. Etap I stanowić będzie przygotowanie formalno – prawne i techniczne do rozbudowy lotniska w Etapie II.
- b) w etapie II – lotnisko przekształcone zostanie w lotnisko użytku publicznego – z uwagi na możliwość obsługi samolotów powyżej 20 miejsc pasażerskich (w przewozach regionalnych) oraz ruchu czarterowego.
- c) ocena pracy lotniska (obsługi ruchu – realizacji przyjętej prognozy przewozów i operacji lotniczych) będzie decydującą o terminie realizacji etapu III. W etapie III – lotnisko użytku publicznego – o stałej siatce połączeń regionalnych, europejskich (Schengen i non Schengen) oraz przewozach czarterowych realizowanych samolotami o pojemności 100 miejsc pasażerskich.

W początkowym okresie funkcjonowania, na lotnisku nie przewiduje się prowadzenia działalności przez podmiot stale korzystający z lotniska – szkoła lotnicza, aeroklub. Założenie uzasadniają bankructwa aeroklubów w województwach warmińsko-mazurskim i podlaskim oraz niski poziom dochodów mieszkańców powiatu ełckiego, który stanowi barierę dla uprawiania sportów lotniczych.

Turystyczno – sportowy charakter lotniska wymaga wyposażenia lotniska w infrastrukturę techniczną, jak również determinuje jego okresową aktywność. Lotnisko musi zostać wyposażone w hangary, w których podróżni będą mogli bezpiecznie pozostawić samoloty podczas pobytu na Mazurach. Koniecznością jest także zapewnienie możliwości tankowania samolotów różnymi typami paliw wykorzystywanych w lotnictwie. Infrastruktura lotniska w dominującym zakresie wykorzystywana będzie tylko w okresie letnim, niemniej trzeba zapewnić jego funkcjonowanie w okresie całego roku.

Zapewnienie efektywności ekonomicznej przedsięwzięcia wymaga ze strony inwestora działań na rzecz zapewnienia dochodów z tytułu operacji lotniczych, jak i poszukiwania źródeł dochodów innych niż działalność lotnicza. W celu zapewnienia rentowności przedsięwzięcia proponuje się:

- a) organizację w okresach wakacyjnych – we współpracy z przedsiębiorstwami lotniczymi posiadającymi koncesje na przewóz pasażerów (np. Air Charter, Airtaxi, FlyJet) – lotów widokowych nad Mazurami. Proponuje się opracowanie tematycznych tras przelotów - Wielkie Jeziora, Dolina Rospudy, Zamki Krzyżackie, Jezioro Ełckie, Mazury zimą. Zróżnicowanie tras przelotów pozwoli na zróżnicowanie cen oferty przewozowej i jej dostosowanie do różnych grup turystów. Przewozy mogą być realizowane samolotami z klasycznym podwoziem, jak i samolotami lądującymi na wodzie. Do przewozów można wykorzystywać samoloty będące w posiadaniu przedsiębiorstw lotniczych, jak również samoloty leasingowane lub zakupione przez miasto Ełk. Oferta turystyczna poza samym przelotem może zostać wzbogacona o usługę dowozu na lotnisko. W celu

zwiększenia atrakcyjności zakup biletu na przelot, może uprawniać także do korzystania z innych traktów turystycznych oferowanych przez Ełk. Doświadczenie praktyczne Autorów pozwala twierdzić, iż oferta lotów widokowych będzie cieszyła się zainteresowaniem zarówno turysty polskiego, jak i licznie odwiedzających Mazury turystów zagranicznych,

- b) potencjalną niszę stanowi również możliwość uzyskania dodatkowego źródła dochodów z hangarowania w okresach zimowych sprzętu pływającego. Hangarowanie sprzętu pływającego może być prowadzone w hangarach samolotowych, jak również specjalnie tworzone w tym celu obiektach.

W celu rozwoju ruchu turystycznego na lotnisku proponuje się nawiązanie współpracy z przewoźnikami lotniczymi, którzy będą obsługiwali połączenia lotniska w Ełku z wybranymi aglomeracjami (przykładowo Katowice, Wrocław, Berlin, Wiedeń, Moskwa). Celem połączeń jest promocja regionu jako ośrodka turystycznego oraz tworzenie możliwości podróży z wykorzystaniem samolotu zarówno na trasach z Polski, jak i innych państw europejskich. Stworzenie połączeń wymaga ich dotowania przez jednostki samorządu terytorialnego w okresie nie krótszym niż dwa lata. Przykładem połączeń służących promocji regionu i zwiększeniu ruchu turystycznego są uruchamiane przez Eurolot połączenia na trasach z Warszawy, Dortmundu oraz Kolonii do położonego na wyspie Uznam Heringsdorfu/Świnoujścia.²⁰ Połączenia mają na celu ułatwienie dotarcia nad Bałtyk. Realizowane są przez cały sezon letni 2013 w każdą sobotę.

W przyjętej koncepcji budowy lotniska w Ełku zakłada się finansowanie inwestycji środkami unijnymi pozyskanymi w ramach perspektywy finansowej 2014 – 2020. W chwili kończenia prac nad raportem nie istnieją dokumenty strategiczne (Narodowa Strategia Spójności, programy operacyjne) precyzujące osie priorytetowe, wielkość środków finansowych, jak i zasady udzielania wsparcia. Dostępne informacje wskazują, iż w okresie kolejnej perspektywy finansowej ograniczone zostanie wsparcie dla budowy lotnisk. W szczególności przewiduje się ograniczenie dofinansowywania tworzenia lotnisk małych (tj. o ilości pasażerów poniżej 1 miliona). W konsekwencji należy przyjąć, iż powstanie lotniska w powiecie ełckim będzie wymagało 100% finansowania z budżetu miasta Ełk lub budżetów gmin uczestniczących w projekcie. Inny model finansowania tworzenia lotnisk zakłada udział kapitału prywatnego, co wymaga zapewnienia ekonomicznej efektywności inwestycji w krótkim okresie czasu.

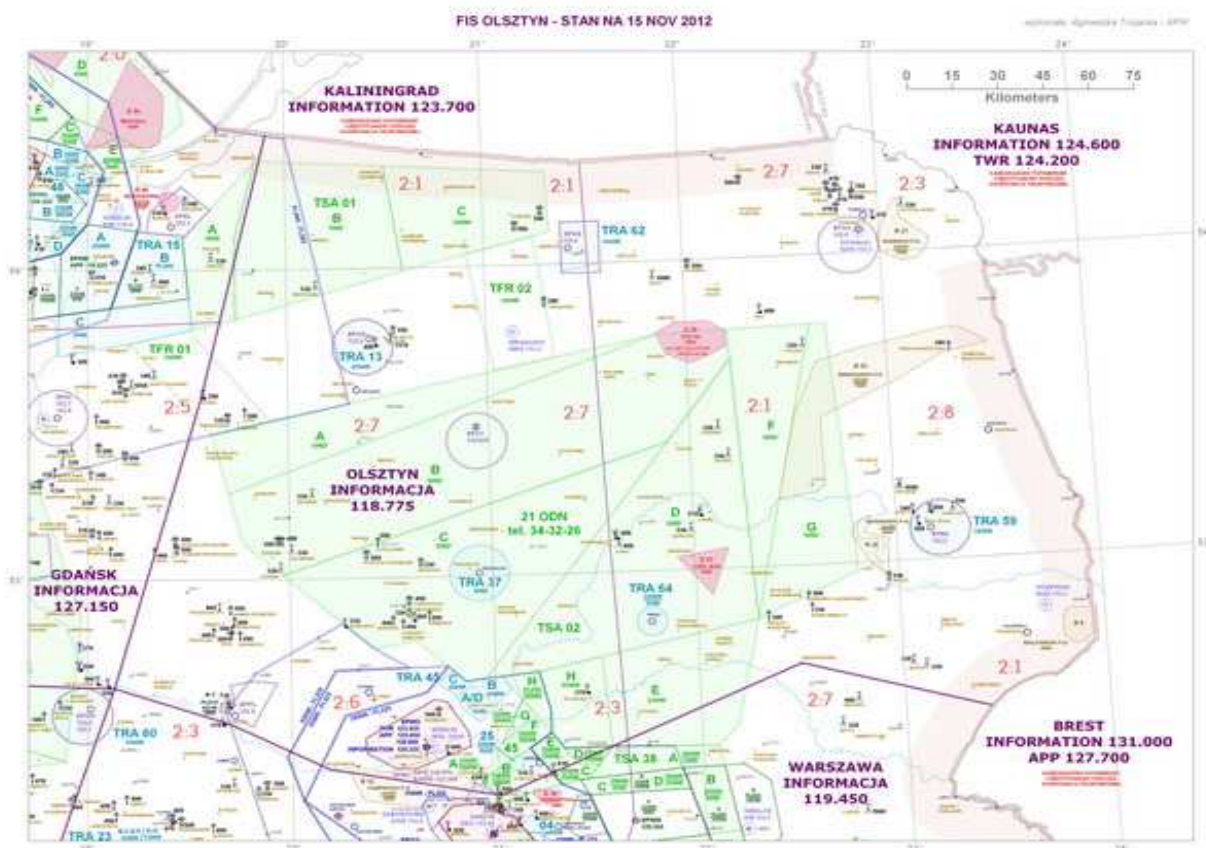
1.2 Dostępność przestrzeni powietrznej dla lotniska w Ełku

Jednym ze wskazanych kryteriów warunkujących możliwość budowy lotnisk jest kryterium dostępności przestrzeni powietrznej. Województwo warmińsko – mazurskie położone jest w ramach sektora przestrzeni powietrznej FIS Olsztyn. FIS zajmuje się statkami powietrznymi latającymi od poziomu ziemi do FL95 (około 2900 m AMSL). FIR Warszawa, w zakresie wysokości do FL95 – istotnych dla funkcjonowania lotniska w Ełku - podzielony jest na pięć sektorów FIS. Przestrzeń powietrzna w sektorach FIS, z wyłączeniem CTR, TMA,

²⁰ <http://eurolot.com/news/newlist,639.html>

EA, TSA, TRA, ATZ, MATZ, EPD ma nadaną klasę G według kryteriów ICAO. Granicę poziomą FIS Olsztyn (mapa 3) wyznacza linia łącząca punkty o współrzędnych: 54°27'N; 019°54'E – Braniewo, granica RP, 53°31'N; 023°25'E – dalej wzdłuż granicy FIR do punktu, 52°41'N; 022°30'E – Czeremcha, granica RP, 52°17'N; 021°01'E – Ciechanowiec (zalew rzeki Nurzec), 52°23'N; 020°11'E – punkt ZULU (most Grota na Wiśle), 52°32'N; 019°42'E – Wyszogród most na Wiśle, 52°39'N; 019°08'E – Płock, 53°35'N; 019°34'E – Włocławek, 54°27'N; 019°54'E – Iława.²¹

Mapa 4
 FIS Olsztyn



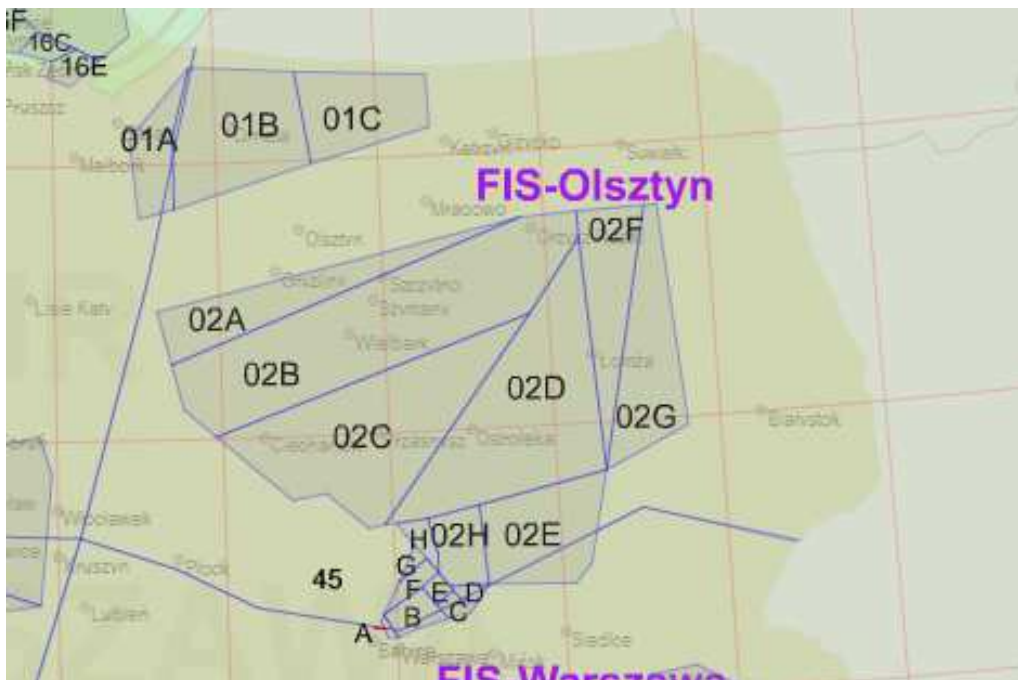
Źródło: <http://www.fis.pansa.pl/>

Ograniczenia w ruchu lotniczym na obszarze FIS Olsztyn wynikają z organizacji przestrzeni powietrznej. Zgodnie ze stanem na 30.11.2012 dla lotów do F 100 obowiązują poniżej przedstawione ograniczenia w ruchu powietrznym.²²

²¹ <http://www.amc.pansa.pl.>

²² opracowano na podstawie <http://www.amc.pansa.pl/>

1. rejony czasowo wydzielone – TSA



Rejony czasowo wydzielone (TSA) to przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi, wodami wewnętrznymi i wodami terytorialnymi Polski, w obrębie których działania wymagają rezerwacji przestrzeni powietrznej do wyłącznego korzystania przez określonego użytkownika w określonym przedziale czasu. Spośród TSA w FIS Olsztyn znaczenie dla projektowanego lotniska w Elku mają:

- a) **02G** – strefa wprowadza czasowe ograniczenia lotów w zakresie przestrzeni od 5000 ft do F265,
- b) **02F** – strefa wprowadza czasowe ograniczenia lotów w zakresie przestrzeni od GND do F660,
- c) **02D** – strefa wprowadza czasowe ograniczenia lotów w zakresie przestrzeni od GND do F660,
- d) **02C** – strefa wprowadza czasowe ograniczenia lotów w zakresie przestrzeni od GND do F660,
- e) **02B** – strefa wprowadza czasowe ograniczenia lotów w zakresie przestrzeni od GND do F660,
- f) **02A** - strefa wprowadza czasowe ograniczenia lotów w zakresie przestrzeni od GND do F285.

2. rejonów czasowo zarezerwowanych - TRA



Żaden z rejonów czasowo zarezerwowanych (TRA) w FIS Olsztyn nie stanowi ograniczenia dla projektowanego lotniska w Ełku.

3. stałe korytarze dolotowe - TFR



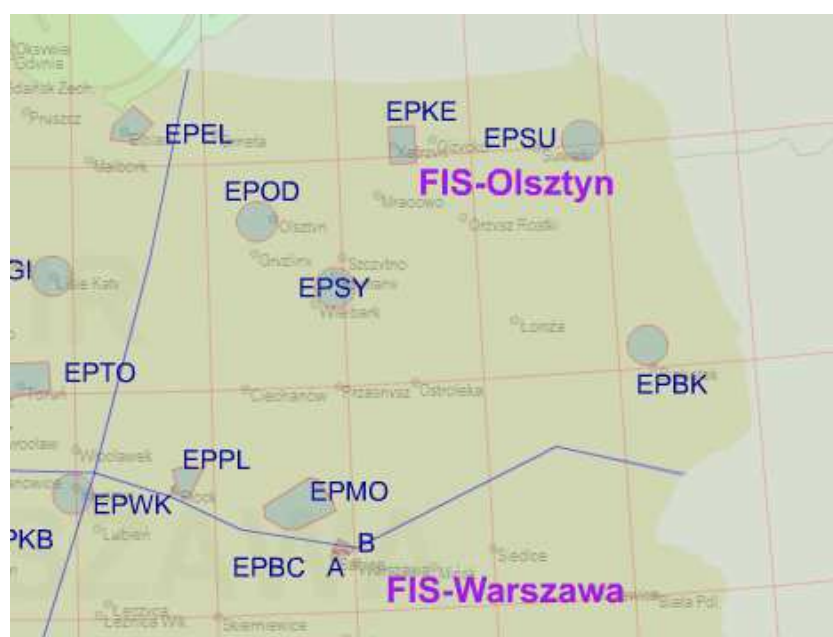
Żaden z stałych korytarzy dołotowych (TFR) w FIS Olsztyn nie stanowi ograniczenia dla projektowanego lotniska w powiecie ełckim.

4. strefy zakazane - P



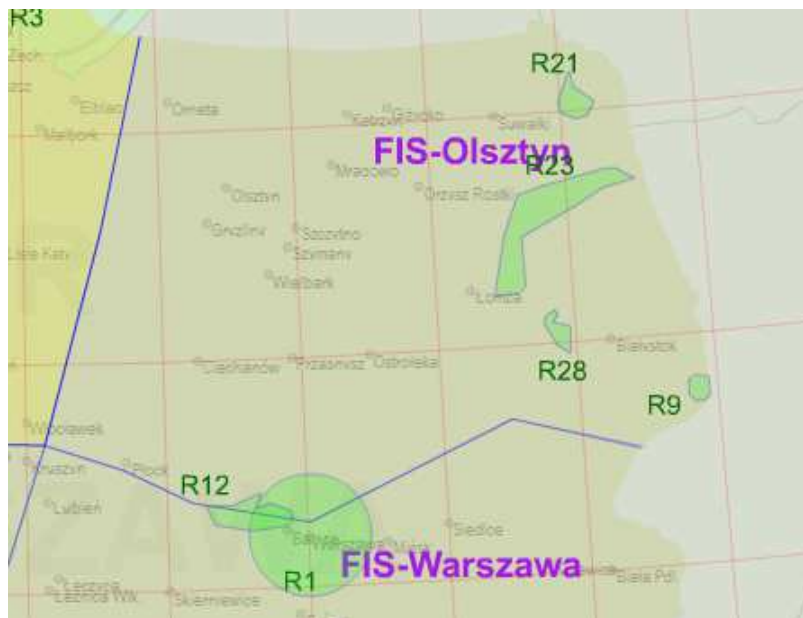
Na obszarze FIS Olsztyn zlokalizowana jest jedna strefa zakazana P7. Nie stanowi ograniczenia dla lotniska w powiecie ełckim.

5. strefy ruchu lotniskowego - ATZ



Żadna ze stref ruchu lotniskowego (ATZ) w FIS Olsztyn nie stanowi ograniczenia dla projektowanego lotniska w Ełku.

6. strefy ograniczone - EPR



Strefy ograniczone (EPR) są przestrzeniami powietrznymi o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi, wodami wewnętrznymi i wodami terytorialnymi Polski, w których loty ograniczone są pod pewnymi określonymi warunkami. Strefy ustanawiane są w celu ochrony ludzi i środowiska naturalnego na ziemi przed negatywnym wpływem lotnictwa. Spośród EPR w FIS Olsztyn znaczenie dla projektowanego lotniska w Ełku ma strefa R23. Strefa rozpościera się nad Biebrzańskim Parkiem Narodowym. Ogranicza wykonywanie lotów przez statki powietrzne z napędem w zakresie przestrzeni od GND do 4000 ft.

7. strefy niebezpieczne – EPD



Strefy niebezpieczne to przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w których mogą odbywać się, w opublikowanych, okresach czasu, działania niebezpieczne dla lotów. Strefy niebezpieczne są ustanowione w celu ochrony statków powietrznych przed działaniami wykonywanymi na ziemi (np. poligony artyleryjskie).

Strefa D29 stanowi bezpośrednie ograniczenia dla funkcjonowania lotniska w Ełku. Ogranicza wykonywanie lotów przez statki powietrzne z napędem w zakresie przestrzeni od GND do 49300 ft. Strefa związane jest z funkcjonowaniem Ośrodka Szkolenia Poligonowego Wojsk Lądowych – Orzysz.

Ośrodek Szkolenia Poligonowego Wojsk Lądowych Orzysz stanowi wydzielony i odpowiednio przygotowany obszar terenu ze znajdującymi się na nim urządzeniami i obiektami szkoleniowymi oraz zapleczem socjalno-bytowym. Ośrodek jest jednostką wojskową spełniającą funkcję organizacyjno-usługową w stwarzaniu wojskom ćwiczącym wymaganych warunków do przeprowadzania programowych ćwiczeń. Ponadto umożliwia prowadzenie badań specjalnych i wdrożeniowych sprzętu i urządzeń technicznych. Powierzchnia całkowita poligonu 16680 ha, pole robocze: 6.500 ha. Długość poligonu wynosi 20 km, a szerokość poligonu 15 km.²³

8. strefy kontrolowane – CTR



Na obszarze FIS Olsztyn znajduje się jedna strefa CTR dla lotniska Modlin. Strefa ta nie stanowi ograniczenia dla ruchu powietrznego lotniska w powiecie ełckim. Dostępność lotniska zostanie ograniczona w następstwie utworzenia CTR dla lotnisk w Szymanach, Białymstoku i innych projektowanych.

²³ <http://www.ospwl.wp.mil.pl/pl/2.html>

9. wojskowe strefy ruchu lotniskowego – MRT



Żadna z wojskowych stref ruchu lotniskowego (MRT) w FIS Olsztyn nie stanowi ograniczenia dla projektowanego lotniska w Ełku.

10. rejony kontrolowane lotnisk - TMA



Na obszarze FIS Olsztyn znajdują się strefy TMA dla lotnisk w Modlinie i Warszawie. Strefy te nie stanowią ograniczenia dla ruchu powietrznego lotniska w powiecie ełckim. Dostępność lotniska zostanie ograniczona w następstwie utworzenia TMA dla lotnisk w Szymanach, Białymstoku i innych projektowanych

Istniejące strefy ograniczenia ruchu lotniczego w ograniczonym stopniu stanowią barierę dla utworzenia i rozwoju lotniska w powiecie ełckim zgodnie z przyjętą koncepcją oraz wyznaczenia stref ATZ, CTR, TMA. Istotnym ograniczeniem jest funkcjonowanie strefy EPD29.

2. Analiza uwarunkowań rozwoju lotnictwa na Mazurach (powiat ełcki) – uwarunkowania społeczno - gospodarcze

2.1 Struktura społeczno-gospodarcza województwa warmińsko – mazurskiego, ze szczególnym uwzględnieniem powiatu ełckiego i Miasta Ełk

Województwo warmińsko-mazurskie tworzy 116 gmin (w tym 16 miejskich, 33 miejsko-wiejskie i 67 wiejskich) pogrupowanych w 19 powiatów. Zgodnie z Nomenklaturą Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych – NUTS, województwo dzieli się na trzy podregiony: elbląski, olsztyński i ełcki). Stolicą województwa jest Olsztyn (ponad 170 tys. mieszkańców). W regionie znajduje się 49 miast i 3865 miejscowości wiejskich. Poza Olsztynem znaczącymi miastami są Elbląg (130 tys. mieszkańców) oraz Ełk (60 tys.). Blisko 29,9% powierzchni województwa zajmują lasy, 6% wody, 46,3 % użytki rolne.²⁴ *Udział ludności miejskiej utrzymuje się na poziomie 60%. Ludność miejska województwa skoncentrowana jest w 3 największych ośrodkach – Olsztynie, Elblągu i Ełku, gdzie mieszka łącznie ponad 40% mieszkańców miast. Na 1 miejscowość wiejską przypada średnio 147 mieszkańców, przeciętnie w kraju – 259²⁵.* Specyficzną rolę w układzie osadniczym regionu pełnią miasta małe i najmniejsze (do 35 tys. mieszkańców), które mają znaczenie dla otaczających je układów lokalnych i dysponują w większości wysokimi walorami turystycznymi. Wymagają one wsparcia rozwoju infrastruktury komunalnej, rozwoju przedsiębiorczości oraz rewitalizacji i stanowią one podstawę dla rozwijania połączeń komunikacyjnych.

Pośród wszystkich miast podregionu ełckiego największe znaczenie posiada miasto Ełk. Miasto położone jest na skrzyżowaniu głównych szlaków kolejowych i drogowych, w regionie graniczącym z Rosją, Litwą i Białorusią i jest jednym z ważniejszych węzłów łączących wschodnią Polskę ze wschodem Europy. Walory przyrodnicze pozwalają zaliczyć Ełk do najbardziej ekologicznych miast Polski. Ełk pełni też funkcję centralnego ośrodka miejskiego w podregionie ełckim NUTS III. W Ełku swoje siedziby mają delegatury urzędów: wojewódzki, marszałkowski, Kuratorium Oświaty, Państwowa Inspekcja Pracy, Państwowa Inspekcja Handlowa, Narodowy Fundusz Zdrowia²⁶.

Zgodnie z planem zagospodarowania województwa warmińsko-mazurskiego Ełk pełni funkcje głównego ośrodka dla wschodniej części województwa i wiodącą rolę w subregionie w zakresie²⁷:

- lokalizacji przemysłu i tworzenia nowych miejsc pracy - Podstrefa Ełk w ramach Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz Park Naukowo-Technologiczny (por. punkt 5 niniejszego opracowania);

²⁴ www.bip.warmia.mazury.pl

²⁵ Regionalny Program Operacyjny - Warmia i Mazury na lata 2007 – 2013.

²⁶ Ibidem.

²⁷ Ibidem.

- budownictwa mieszkaniowego,
- szkolnictwa ponadgimnazjalnego i wyższego;
- opieki zdrowotnej, gdzie jako jeden z nielicznych samorząd miejski prowadzi szpital, działający w formie samorządowej spółki prawa handlowego obsługujący nie tylko powiat;
- kultury, przez organizowanie wielu imprez i działań kulturalnych o charakterze ponadlokalnym;
- usług, na terenie miasta mają siedzibę instytucje i przedsiębiorstwa obsługujące teren subregionu i część sąsiedniego województwa podlaskiego.

Położenie geograficzne miasta Ełk tworzy możliwość stania się najważniejszym węzłem komunikacyjnym w Polsce Północno-Wschodniej – znajdując się na drogowej trasie Via Baltica i kolejowej – Rail Baltica. Przez Ełk przebiega droga krajowa nr 16 – główna oś rozwojowa regionu warmińsko-mazurskiego. *Zdobywanie przez miasto pozycji ośrodka o znaczeniu subregionalnym, a więc doprowadzenie do sytuacji, w której miasto staje się ważnym węzłem usług i produkcji o znaczeniu makroregionalnym (w tym z uwzględnieniem aspektu transgranicznego) oznacza zarazem dynamiczny rozwój otoczenia Miasta Ełku, a tym samym Gminy Ełk²⁸.*

Mapa 5

Podział administracyjny województwa warmińsko-mazurskiego



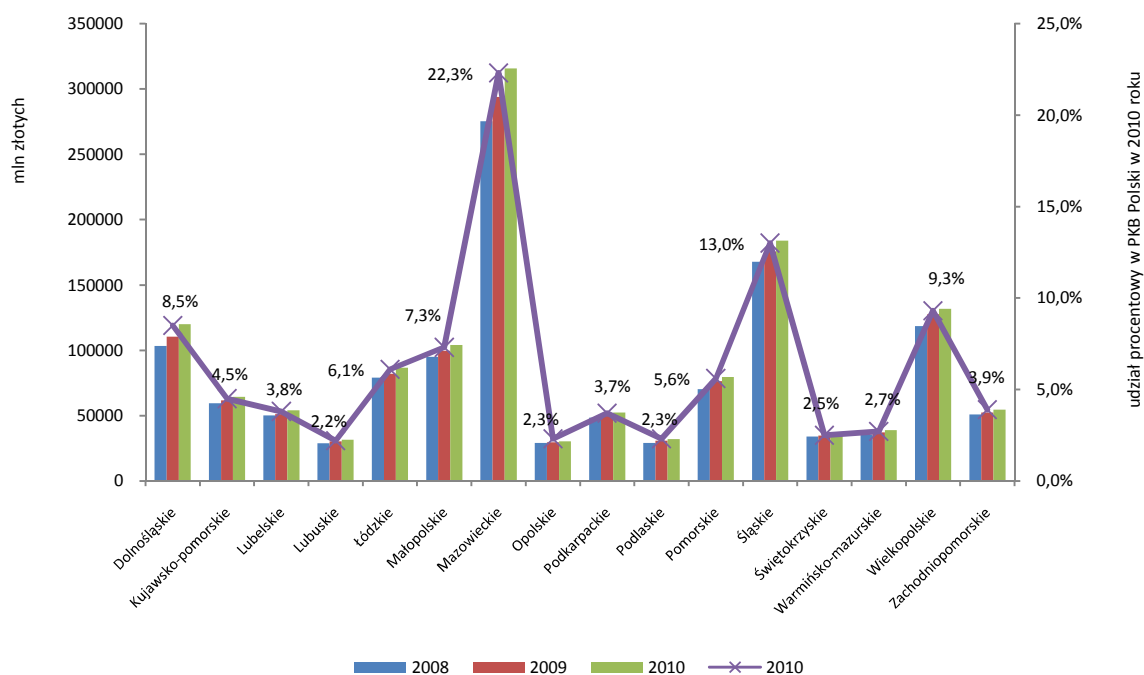
Źródło: www.stat.gov.pl/olsz

²⁸ Ibidem.

Województwo warmińsko-mazurskie należy do grupy województw o najniższym poziomie produktu krajowego brutto (PKB). W 2010 roku PKB województwa wyniósł 38.871 mln złotych, co sytuuje warmińsko mazurskie na 12 miejscu względem pozostałych województw (wykres 1). Udział województwa warmińsko – mazurskiego w tworzeniu PKB Polski w ostatnim dziesięcioleciu maleje i w roku 2010 wyniósł 2,7% (w latach 2008 i 2009 – 2,8%). Produkt krajowy brutto województwa w ujęciu *per capita* ukształtował się na poziomie 27.228 złotych, co stanowi 73,3% średniej krajowej (wynoszącej 37.096 złotych) i daje 13 miejsce (wykres 2). Warmińsko – mazurskie zalicza się – wraz z pozostałymi województwami poza mazowieckim – do 65 regionów NUTS 2 w których wartość PKB na 1 mieszkańca nie przekracza 75% średniej UE. Województwa – lubelskie, podkarpackie, podlaskie i warmińsko-mazurskie – zaliczane są jednocześnie do najbiedniejszych regionów Unii Europejskiej (poziomu NUTS 2), w których PKB na 1 mieszkańca nie przekracza 45% średniej UE i wynosi odpowiednio w lubelskim 41%, podkarpackim 42%, podlaskim i warmińsko-mazurskim 45%.²⁹

Wykres 1

PKB w ujęciu nominalnym według województw w latach 2008 – 2010

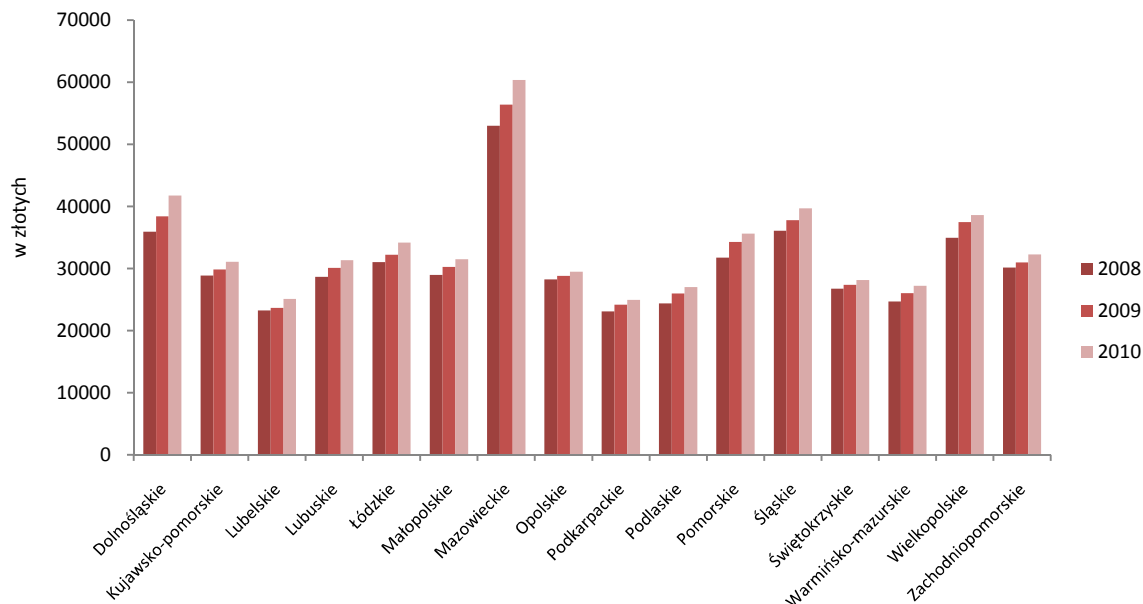


Źródło: opracowanie na podstawie *Produkt Krajowy Brutto. Rachunki regionalne w 2010 roku*, GUS, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2012.

²⁹ *Produkt Krajowy Brutto. Rachunki regionalne w 2010 roku*, GUS, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2012, s. 26.

Wykres 2

PKB w ujęciu *per capita* według województw w latach 2008 - 2010



Źródło: opracowanie na podstawie *Produkt Krajowy Brutto. Rachunki regionalne w 2010 roku*, GUS, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2012.

Dla podjętego tematu badawczego, którego elementem jest określenie popytu na usługi lotnisk w województwie warmińsko – mazurskim istotne znaczenie mają prognozy zmian PKB województwa warmińsko – mazurskiego i Polski w przyszłości, w tym także relacja PKB województwa do średniego PKB *per capita* UE27. Dostępne analizy kształtowania się PKB w okresie perspektywy 2014 – 2020 sporządzone dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego zakładają stały trend wzrostowy PKB, przy zmniejszającym się udziale PKB województwa w PKB Polski. W wariantcie optymistycznym średnie roczne tempo wzrost PKB województwa wynosić będzie 3,7%, przy średniorocznej dynamice zmian udziału w PKB Polski - 0,2%. W wariantcie umiarkowanym średnie tempo wzrostu PKB województwa do roku 2020 wyniesie 3%, przy średniorocznej dynamice zmian udziału w PKB Polski - 0,4%. Pomimo wzrostu PKB różnice w rozwoju pomiędzy województwem warmińsko – mazurskim, a najbogatszymi województwami w perspektywie roku 2020 będą ulegały pogłębieniu.³⁰

³⁰ E.Kusideł, K. Lewandowska-Gwarda, *Ekspertyza dotycząca projekcji PKB *per capita* (wg PPS) na poziomie województw (NUTS-2) oraz wybranych podregionów (NUTS-3) do 2020 roku wraz z analizą konsekwencji ewentualnych zmian klasyfikacji NUTS dla polityki spójności po 2020 roku*, PRIMUS. Pracownia Naukowo – Edukacyjna, dostępne:

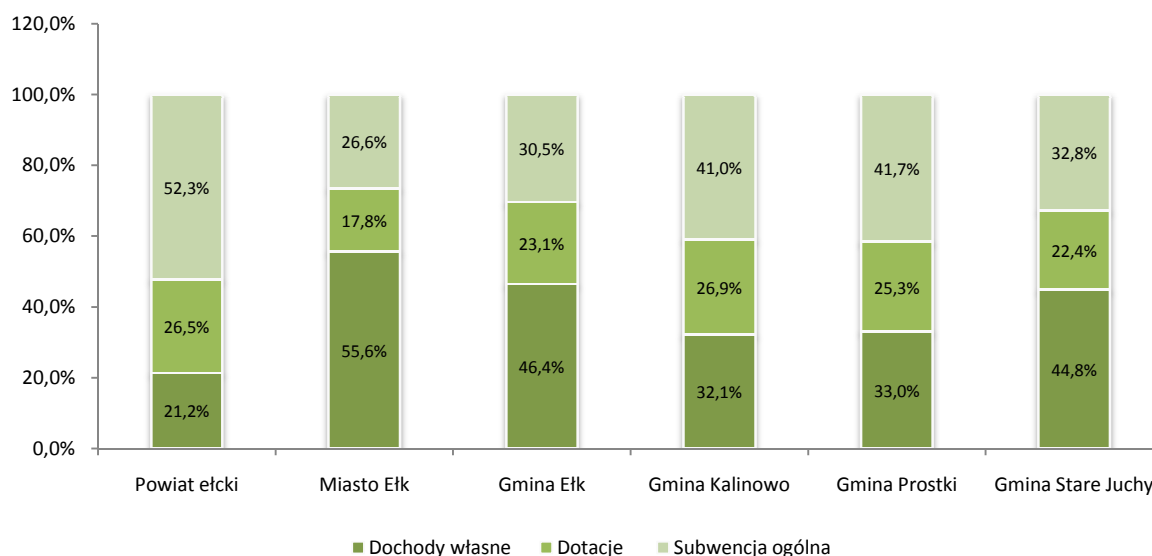
http://www.mrr.gov.pl/aktualnosci/polityka_rozwoju/Strony/Czwarte_Spotkanie_Krajowego_Obserwatorium_Terytorialnego_24072012.aspx

W zależności od przyjętego scenariusza rozwojowego stosunek PKB województwa warmińsko – mazurskiego w stosunku do średniego PKB per capita UE27 w roku 2020 będzie się kształtował w przedziale od 54,5 – 57,4%.³¹

Niski poziom PKB województwa warmińsko-mazurskiego znajduje bezpośrednie przełożenie na sytuację budżetową jednostek samorządu terytorialnego województwa, w szczególności na decydujący o ekonomicznej samodzielności jednostek samorządu terytorialnego udział dochodów własnych w dochodach ogółem. W znaczącej części jednostek kształtuje się on na poziomie od 20 do 50%, co sprawia iż jednostki te nie posiadają ekonomicznej samodzielności, a ich działalność jest warunkowana uzyskiwanymi dotacjami i subwencjami (wykres 3).

Wykres 3

Struktura dochodów gmin powiatu ełckiego



Źródło: opracowanie na podstawie *Budżety jednostek samorządu terytorialnego w województwie warmińsko-mazurskim w 2011 r.*, Urząd Statystyczny w Olsztynie, Olsztyn 2012.

Problem samodzielności ekonomicznej gmin staje się szczególnie istotny w świetle podejmowanych przez najbogatsze gminy w Polsce (m.in. Warszawa i Kraków) działań na rzecz zmiany algorytmu redystrybucji dochodów gmin i ograniczenia strumienia środków przekazywanych pomiędzy gminami w ramach mechanizmu subwencji ogólnej. W powiecie ełckim jedynie miasto Ełk posiada udział dochodów własnych na poziomie przekraczającym 50% całkowitych dochodów budżetowych i posiada podstawy ekonomicznej samodzielności. Udział dochodów własnych powiatu ełckiego kształtował się w ostatnich latach na poziomie 21%, a w pozostałych gminach powiatu zawierał się w przedziale od 33 – 47%.

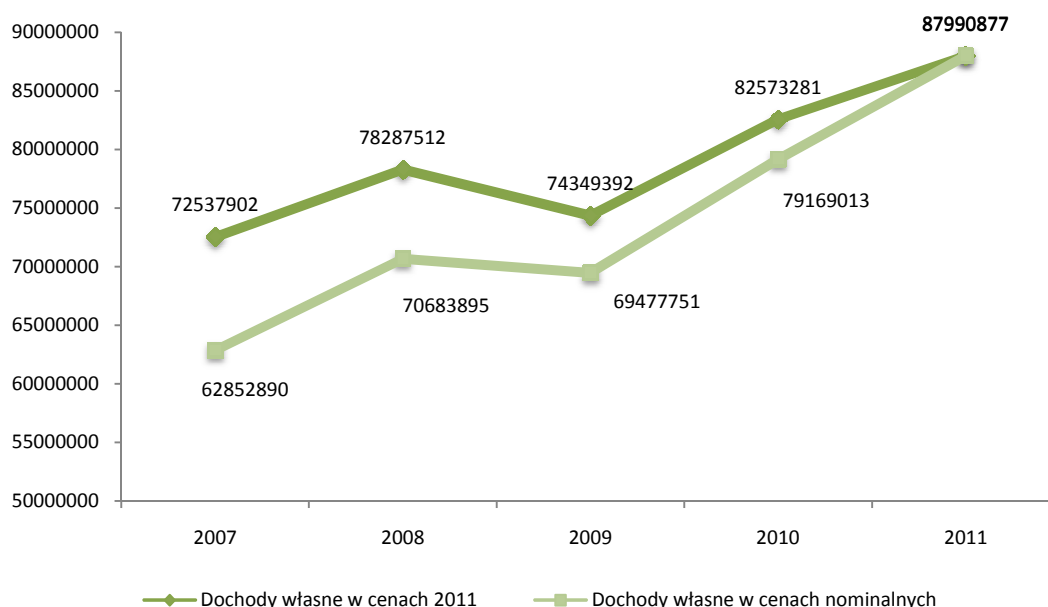
Analiza dochodów własnych budżetu miasta Ełk wskazuje na jednoznaczny trend wzrostowy w okresie ostatnich 5 lat (2007- 2011). Dochody własne w ujęciu nominalnym w analizowanym okresie wzrosły o 40%, w ujęciu realnym wzrost wyniósł 20% (wykres 4). Źródłem wzrostu dochodów własnych budżetu miasta Ełk należy upatrywać w czynnikach:

³¹ Ibidem.

przyroście liczby mieszkańców miasta, nieznacznym trendzie wzrostowym dochodów mieszkańców (uległ załamaniu w roku 2012), wykorzystywaniu przez Polskę środków unijnych w ramach perspektywy budżetowej 2007 - 2013 oraz działaniach władz państwowych na rzecz podniesienia opodatkowania. Na przyrost dochodów znaczący wpływ wywarła także prywatyzacja majątku gminy. Dochody z jej tytułu wyniosły 10,5 mln złotych w 2010 roku, 7,9 mln złotych w 2011 i 24 mln złotych w roku 2012. Prywatyzacja majątku gminy winna także przynieść dochody w wysokości 10 mln złotych w latach 2013 i 2014.³² Uwagę zwraca brak stabilności dochodów własnych wyrażający się silnymi wahaniami, co będzie skutkowało problemami z wykonaniem budżetów i obsługą zadłużenia.

Wykres 4

Dochody własne budżetu miasta Ełk w latach 2007 – 2011 ujęcie nominalne i realne



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDP GUS oraz wskaźniki inflacji za http://www.stat.gov.pl/gus/5840_1634_PLK_HTML.htm

Podstawowymi kategoriami dochodów własnych miasta Ełk – analogicznie do innych miast – pozostają udział w dochodach z podatku PIT, podatek od nieruchomości, dochody z majątku (wykres 5).

³² prognoza

Wykres 5

Struktura dochodów własnych budżetu miasta Ełk w 2011 roku



Źródło: BDL GUS KOD: 6285505011

W skali całego województwa obserwuje się zjawisko wzrostu zadłużenia gmin i powiatów. Przyrost zadłużenia jednostek samorządu terytorialnego w długim okresie czasu należy jednoznacznie oceniać negatywnie, prowadzi do szeregu zagrożeń w tym:

- wzrostu ryzyka płynności budżetu. Ryzyko rozumiane jest jako zagrożenie utraty przez budżet zdolności do bieżącej obsługi długu publicznego,
- wzrostu ryzyka kosztów obsługi długu w czasie. Ryzyko należy rozumieć jako *stabilny stosunek kosztów obsługi długu do dochodów* w długim okresie czasu. Wskaźnik jest syntetycznym miernikiem ciężaru obsługi długu ponoszonego przez społeczeństwo. Obsługa zadłużenia odbywa się kosztem realizacji pozostałych wydatków budżetowych. Konsekwencją wzrostu kosztów obsługi zadłużenia, którym nie towarzyszy wzrost

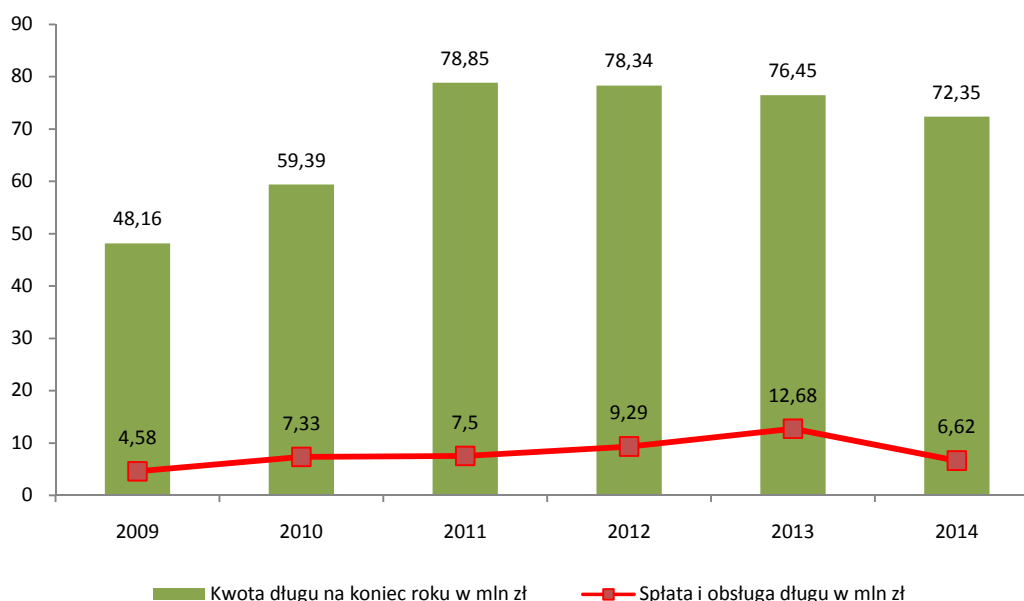
dochodów jest ograniczenie wydatków na pozostałe zadania, co powodować będzie ich niedofinansowanie,

- c) utrzymywanie się systematycznego deficytu oznacza powiększanie się zadłużenia gminy, co wiąże się ze stopniowym ograniczaniem możliwości dalszego zadłużania. Jednostka samorządu terytorialnego jest zmuszona do pozyskiwania pieniędzy na coraz gorszych warunkach.

Zjawisko przyrostu zadłużenia dotyczy także powiatu ełckiego. W roku 2010 brakiem deficytu budżetowego mogła pochwalić się tylko gmina Prostki. W roku 2011 deficyt nie występował w budżetach gmin Kalinowo i Stare Juchy. W roku 2010 nadwyżka wydatków budżetowych nad dochodami w budżecie Miasta Ełk wyniosła 10.095,5 tys. złotych, co stanowiło 12,75% dochodów własnych gminy. W roku 2011 nadwyżka wydatków wzrosła do 23.969,2 tys. złotych i stanowiła 27,24% dochodów własnych gminy. W roku 2013 planowane jest osiągnięcie nadwyżki dochodów nad wydatkami w wysokości 1,62 mln złotych³³. Konsekwencją deficytów budżetowych jest dynamiczny przyrost zadłużenia budżetu miasta Ełk (wykres 6). W roku 2011 zadłużenie miasta wyniosło 78,85 mln złotych i stanowiło 89% dochodów własnych budżetu oraz 49,8% dochodów ogółem. Koszty obsługi zadłużenia sięgają 10% dochodów własnych budżetu.³⁴

Wykres 6

Zadłużenie i koszty obsługi długu miasta Ełk (wykonanie i plan)



Źródło: opracowanie na podstawie Uchwały nr XXVIII.247.2013 Rady Miasta Ełk z dnia 29 stycznia 2013 roku w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Ełku na lata 2013 – 2027

³³ Uchwała nr XXVII.248.2013 Rady Miasta Ełku z dnia 29 stycznia 2013 roku w sprawie zmian w budżecie Miasta Ełk na 2013 rok.

³⁴ Uchwała nr XXVIII.247.2013 Rady Miasta Ełk z dnia 29 stycznia 2013 roku w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Ełku na lata 2013 – 2027.

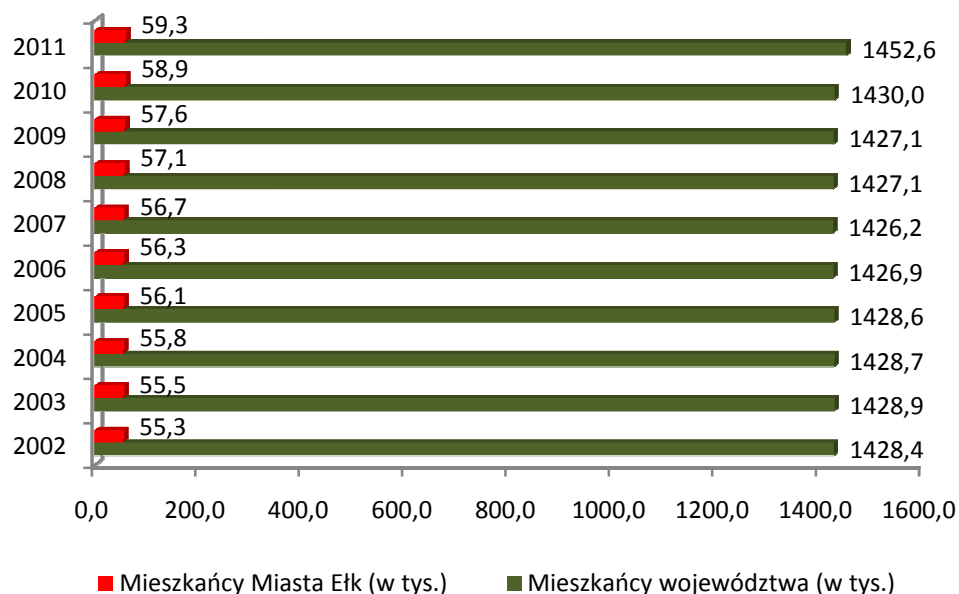
Relacja długu Miasta Ełk do dochodów kształtuje się poniżej ustawowego limitu 60%, niemniej możliwości dalszego zadłużania się Miasta są ograniczone. Należy także zwrócić uwagę, iż na wysokość dochodów, a tym samym wartość wskaźnika zadłużenia istotny wpływ w ostatnich latach wywarły dochody uzyskiwane ze sprzedaży majątku gminy. Założony spadek dochodów ze sprzedaży majątku po roku 2015 wpłynie na zwiększenie wartości wskaźnika zadłużenia. Fakt wysokiego wskaźnika wydatków inwestycyjnych w budżecie miasta Ełk (w roku 2010 wyniosły 36.577,1 tys. zł, co stanowiło 23,38% wydatków ogółem; w roku 2011 wyniosły 52.879,6 tys. zł, co stanowiło 29,01% wydatków ogółem) uzasadnia wysoki poziom deficytu budżetowego. Z punktu widzenia zarządzania długiem publicznym i obsługi zadłużenia istotnym jest, aby ponoszone przez miasto Ełk wydatki inwestycyjne finansowane w drodze przyrostu zadłużenia przyczyniały się do wzrostu dochodów budżetowych w przyszłości.³⁵ Spełnienie warunku spowoduje, iż spłata zadłużenia nie będzie realizowana kosztem innych zadań gminy. Problem zadłużenia gminy i możliwości jego przyrostu jest istotnym w świetle przygotowywanej inwestycji jaką jest budowa lotniska w powiecie ełckim i zapewnienie finansowania jego działalności do uzyskania ekonomicznej rentowności (co zostanie osiągnięte w perspektywie wielu lat).

Struktura ludności województwa warmińsko-mazurskiego oraz zachodzące procesy demograficzne stanowią ważny czynnik determinujący szereg aspektów życia społecznego i dlatego wyznaczają zadania związane z polityką społeczną w regionie. Liczba mieszkańców województwa w okresie ostatnich dziesięciu lat oscyluje w zakresie 1,4 mln osób (wykres 7). Na zmiany liczby mieszkańców województwa istotny wpływ w ostatnich latach wywierała migracja zarobkowa mieszkańców. Obserwowany wzrost liczby mieszkańców województwa warmińsko – mazurskiego w roku 2011 jest wynikiem zjawiska powrotu Polaków do Ojczyzny w następstwie kryzysu gospodarczego i pogarszających się warunków pracy w krajach „starej” Wspólnoty (Irlandia, Wielka Brytania, Hiszpania). W odróżnieniu do wahań liczby ludności województwa, w mieście Ełk w ostatnim dziesięciu obserwowano stały przyrost liczby mieszkańców miasta. W okresie od roku 2002 do roku 2011 liczba mieszkańców miasta Ełk wzrosła o 4 tysiące osób. Przyczynami zjawiska są migracja ludności wiejskiej do miast oraz wysoki przyrost naturalny.

³⁵ *Budżety jednostek samorządu terytorialnego w województwie warmińsko-mazurskim w 2011 r.*, Urząd Statystyczny w Olsztynie, Olsztyn 2012 oraz *Budżety jednostek samorządu terytorialnego w województwie warmińsko-mazurskim w 2010 r.*, Urząd Statystyczny w Olsztynie, Olsztyn 2011.

Wykres 7

Mieszkańcy województwa warmińsko-mazurskiego i Miasta Ełk w latach 2002-2011

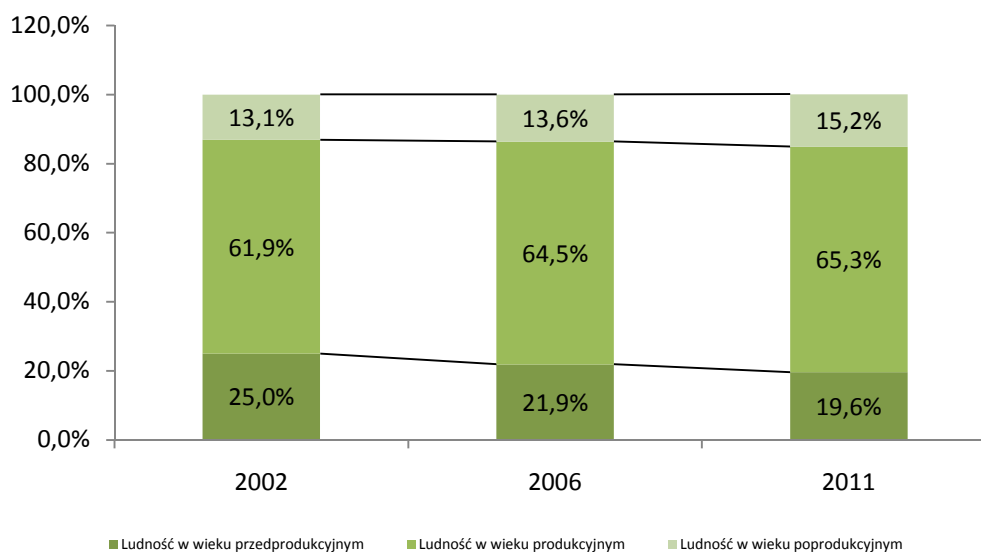


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Drugim z analizowanych aspektów demograficznych jest wiek ekonomiczny mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego. Charakterystykę ludności ze względu na wiek ekonomiczny – przedprodukcyjny (ludność w wieku poniżej 17 lat), poprodukcyjny i produkcyjny - na przestrzeni lat 2002-2011 przedstawia wykres 8.

Wykres 8

Ludność według ekonomicznych grup wieku w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2002, 2006, 2011

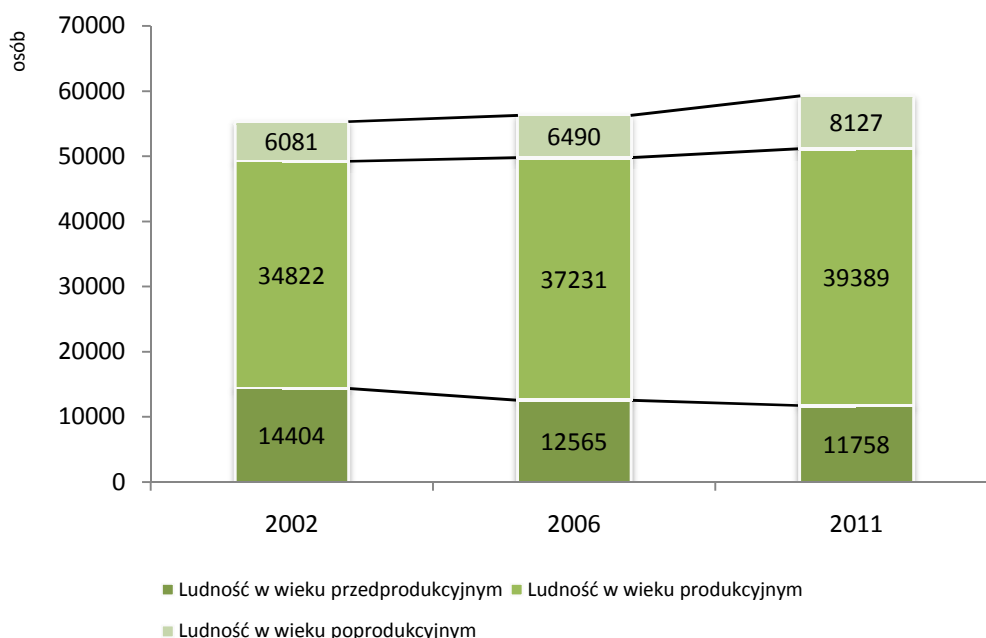


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Na przestrzeni analizowanego okresu obserwuje się proces zmniejszania się populacji w wieku przedprodukcyjnym i wzrost populacji w wieku poprodukcyjnym, co w dłuższym okresie czasu będzie skutkowało pogorszeniem się sytuacji demograficznej. Analogiczne trendy w zakresie zmian ekonomicznego wieku mieszkańców można zaobserwować w Mieście Ełk. Od roku 2002 zmniejszeniu ulegała grupa mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym. Jednocześnie zwiększeniu ulegały grupy ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym. Przyrost grupy mieszkańców w wieku produkcyjnym jest wynikiem zarówno wyżu wchodzącego w wiek produkcyjny, jak i zjawisk migracyjnych. Należy jednocześnie zauważyć, iż miasto Ełk charakteryzuje się wysokimi wskaźnikami przyrostu naturalnego, którego wskaźnik na 1000 ludności w okresie od roku 2002 do 2011 wahał się w przedziale od 1,7 do 4,6³⁶.

Wykres 9

Ludność według ekonomicznych grup wieku w latach 2002, 2006 i 2011 w Mieście Ełk



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

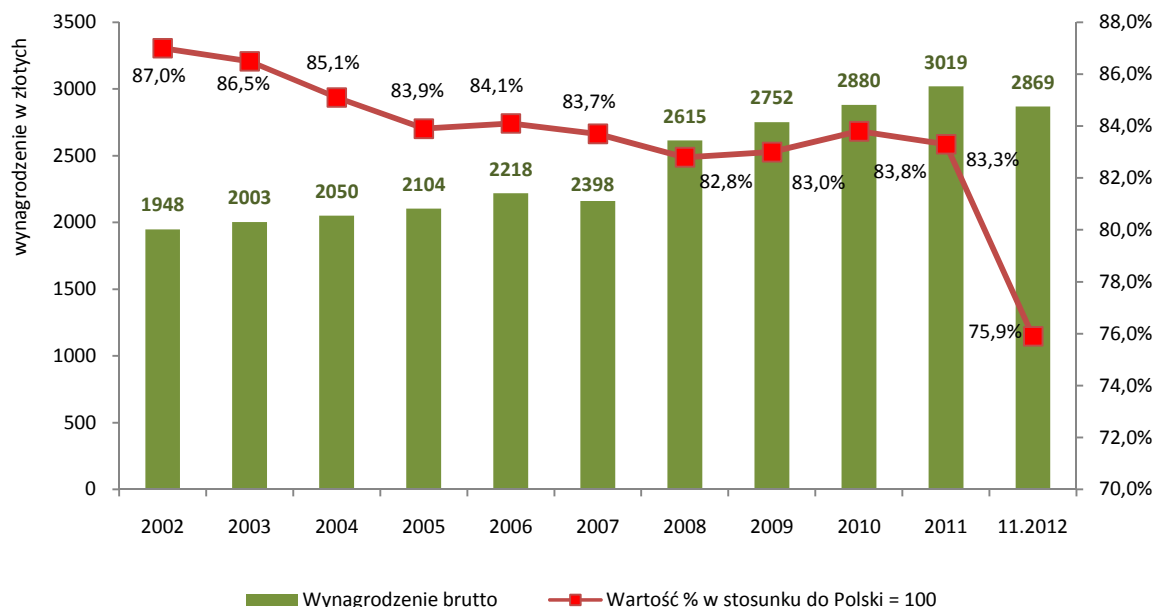
Trudna i złożona sytuacja na rynku pracy jest poważnym problemem województwa warmińsko-mazurskiego. Podstawowe wskaźniki z tego zakresu plasują województwo na ostatnich miejscach w kraju. Warmińsko-mazurski rynek pracy należy do najmniej rozwiniętych i dynamicznych w kraju, natomiast samo województwo jest jednym z najstąbiej uprzemysłowionych regionów Polski. Niski stopień uprzemysłowienia województwa determinowany jest również jego profilem geograficzno-krajobrazowym, który wskazuje na zdecydowanie rolniczo-turystyczny charakter analizowanego terenu. Średnie wynagrodzenie w województwie warmińsko-mazurskim w okresie ostatnich dziesięciu lat ulegało systematycznemu zmniejszeniu w stosunku do średniej krajowej. Wynagrodzenia

³⁶ dane BDL GUS.

kształtowały się w przedziale od 87% średniej krajowej w roku 2002 do 76% w roku 2012 (wykres 10).

Wykres 10

Wynagrodzenie brutto w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2002-2012



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Poziom wynagrodzeń mieszkańców województwa stanowi jeden z kluczowych czynników determinujących popyt na usługi lotnicze. Niski poziom dochodów negatywnie wpływa na zainteresowanie przewozami lotniczymi międzynarodowymi, jak i krajowymi realizowanymi zarówno w związku z podróżami służbowymi, turystycznymi i rodzinnymi. Stanowi także znaczącą barierę dla rozwoju turystyki lotniczej i sportów lotniczych. Niskie dochody mieszkańców będą dodatkowo wpływały na zainteresowanie ofertą tanich przewoźników lotniczych i przelotami związanymi z emigracją zarobkową.

Województwo warmińsko - mazurskie należy do województw o najwyższym poziomie bezrobocia. Według stanu na 11.2012 w województwie zarejestrowanych było 108,5 tys. osób, a stopa bezrobocia wyniosła 20,4% przy średniej krajowej 12,9%.³⁷ Liczba bezrobotnych zarejestrowanych w Powiatowym Urzędzie Pracy w Ełku w końcu grudnia 2012 r. wynosiła 8547 osób, z czego 61,4% (5247 osób) to mieszkańcy miasta Ełk. Stopa bezrobocia w październiku 2012 roku w powiecie ełckim kształtowała się na poziomie 25,8 % i była wyższa od średniej wojewódzkiej o ponad 5%.³⁸ Analiza danych statystycznych w zakresie bezrobocia przewlekłego pozwala zaobserwować fakt zmniejszenia się liczby bezrobotnych w okresie od roku 2006, pomimo to obserwuje się niekorzystny trend

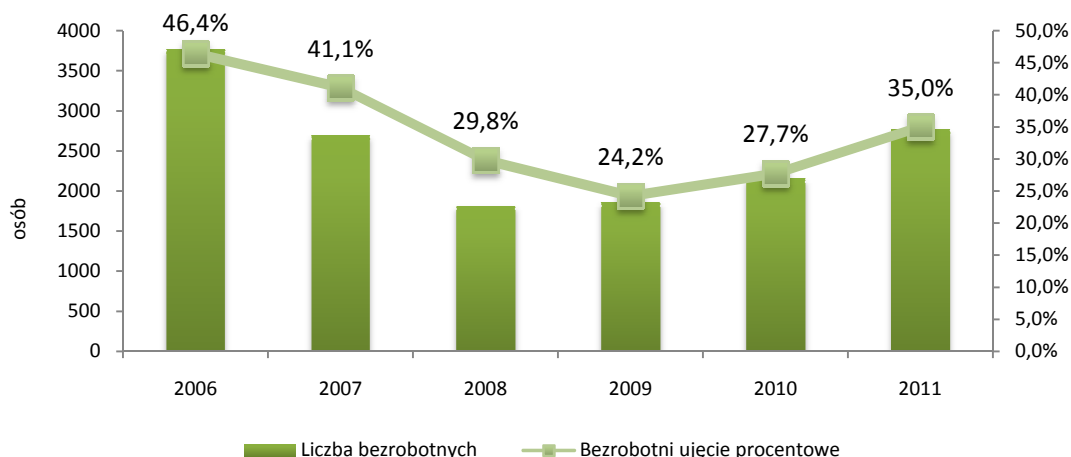
³⁷ http://www.stat.gov.pl/olsz/index_PLK_HTML.htm oraz www.stat.gov.pl

³⁸ Powiatowy Urząd Pracy w Ełku dane za XII 2012 r. (za:) http://www.pupelk.samorzady.pl/art/1210/rok_2012.

wzrostowy od roku 2008, co jest wynikiem pogarszającej się koniunktury gospodarczej (wykres 11).

Wykres 11

Bezrobotni zarejestrowani pozostający bez pracy dłużej niż 1 rok w latach 2006-2011 w powiecie ełckim

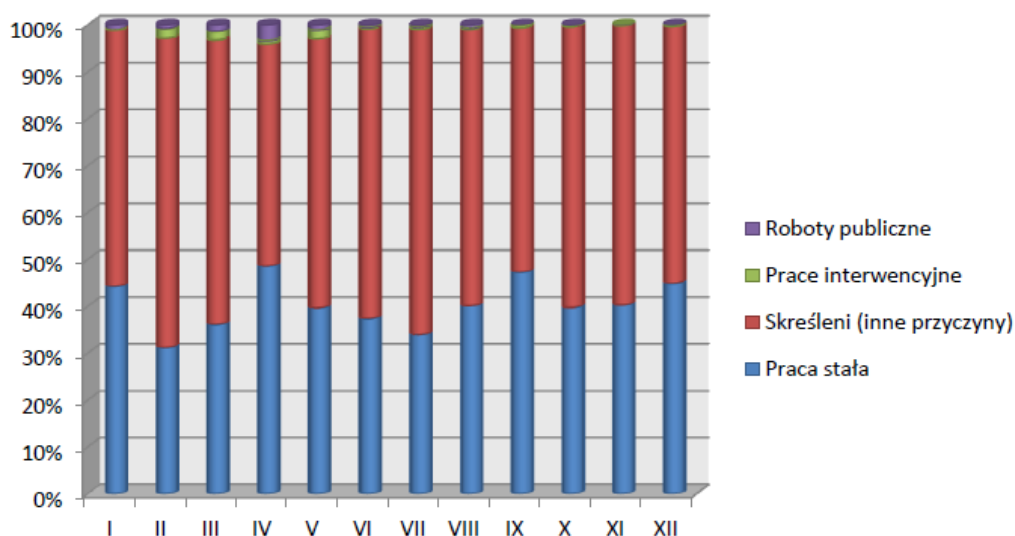


Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Jednocześnie uwagę zwraca, iż podstawową przyczyną wyrejestrowań bezrobotnych z ewidencji PUP jest ich wykreślanie (inne przyczyny). Jedynie 30 – 45% wyrejestrowań jest następstwem znalezienia przez zarejestrowanych bezrobotnych pracy stałej. Działania w zakresie aktywizacji zawodowej w znikomym stopniu przyczyniają się do znalezienia zatrudnienia przez mieszkańców powiatu ełckiego. Zjawisko to wskazuje, iż problem bezrobocia w powiecie jest znacząco większy niż wynika z oficjalnych danych statystycznych (wykres 12).

Wykres 12

Przyczyny wyrejestrowań bezrobotnych w poszczególnych miesiącach roku 2012 w PUP w Ełku



Źródło: Powiatowy Urząd Pracy w Ełku dane za XII 2012 r. (za:)
http://www.pupelk.samorzady.pl/art/1210/rok_2012

W minionym dziesięcioleciu w województwie warmińsko-mazurskim obserwowany był nieznaczny wzrost liczby zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. W roku 2002 zarejestrowanych w systemie było REGON 101,4 tys. podmiotów gospodarczych, do roku 2012 liczba zarejestrowanych podmiotów wzrosła do 119,7 tys. (stan na 11.2012) (wykres 13). Pomimo zauważalnego wzrostu liczby zarejestrowanych przedsiębiorstw województwo charakteryzuje się bardzo niskim wskaźnikiem przedsiębiorczości. Wskaźnik ilości podmiotów gospodarczych wpisanych do REGON jest średnio o 20% niższy od średniej krajowej. W roku 2011 wyniósł w województwie warmińsko – mazurskim wynosił 807, przy średniej krajowej 1004 (wykres 14). Źródeł odnotowanych wahań liczby zarejestrowanych podmiotów należy upatrywać w globalnych zawirowaniach na rynkach finansowych, które stopniowo zaczęły się przekładać na sferę realną i wymuszać upadłości przedsiębiorstw w Polsce. Przyczyn niskiej aktywności gospodarczej mieszkańców województwa upatruje się w:

- niewystarczającej dostępności źródeł finansowania rozwoju firm,
- braku efektywnego systemu wspierania innowacji,
- niewielkiej sile nabywczej ludności,
- niewłaściwym stosunku władz samorządowych do przedsiębiorców.³⁹

Wykres 13

Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2002-2011

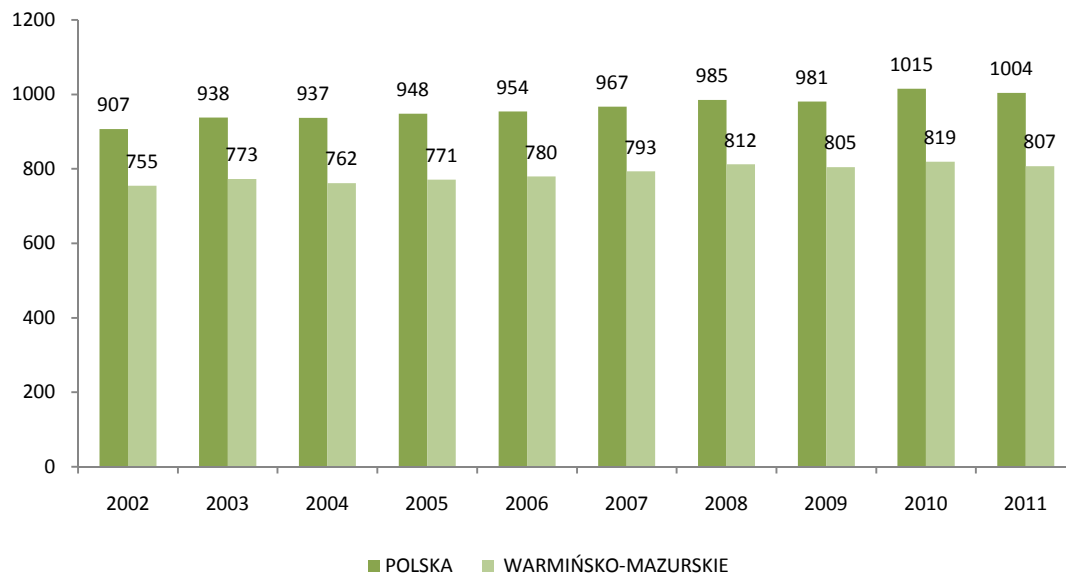


Źródło: opracowanie własne z danych BDL GUS

³⁹ *Strategia rozwoju społeczno - gospodarczego województwa warmińsko - mazurskiego do roku 2025. Projekt.* <http://strategia2025.warmia.mazury.pl/>, s.11 (za:) Regulski A., Zawistowski J. (red.), *Ewaluacja Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2020. Raport końcowy*, IBS, Reytech Sp. z o.o., Warszawa 2011 (maszynopis).

Wykres 14

Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

W latach 2009-2011 najwięcej podmiotów gospodarki narodowej było zarejestrowanych w sektorze III, dalej w sektorze II i sektorze I, co jest związane z ogólnosiłowymi tendencjami, jednakże zauważalny jest systematyczny przyrost w sektorze I (tabela 1).

Tabela 1

Podmioty gospodarki narodowej w województwie warmińsko – mazurskim wpisane do rejestru REGON - klasyfikacja wg PKD 2007 w latach 2009-2011

		2009	2010	2011
Sektor I	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	4951	5216	5235
Sektor II	Przemysł i budownictwo	23534	24541	23953
Sektor III	Usługi	86334	89269	87983

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Tabela 2

Podmioty woj. warmińsko-mazurskiego według sektorów własnościowych w latach 2002-2011

Lata	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sektor publiczny ogółem	6474	6760	6770	6684	6681	6605	5609	5459	5514	5515
<i>przedsiębiorstwa państwowe</i>	61	59	56	25	23	17	10	5	4	4
<i>spółki handlowe</i>	215	221	218	210	203	199	201	205	210	208
<i>spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego</i>	4	4	3	2	2	2	2	1	1	1
Sektor prywatny ogółem	101417	103630	102140	103403	104630	106453	110212	109362	113514	111657
<i>osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą</i>	82293	83928	81854	82447	82770	83747	86243	84617	87743	85187
<i>spółki handlowe</i>	4309	4552	4717	4870	5036	5228	5313	5544	5833	6201
<i>spółdzielnie</i>	767	761	750	735	735	733	702	695	695	698
<i>fundacje</i>	124	144	162	174	190	202	209	231	263	286
<i>stowarzyszenia i organizacje społeczne</i>	2488	2682	2868	3060	3247	3481	3674	3864	4072	4248

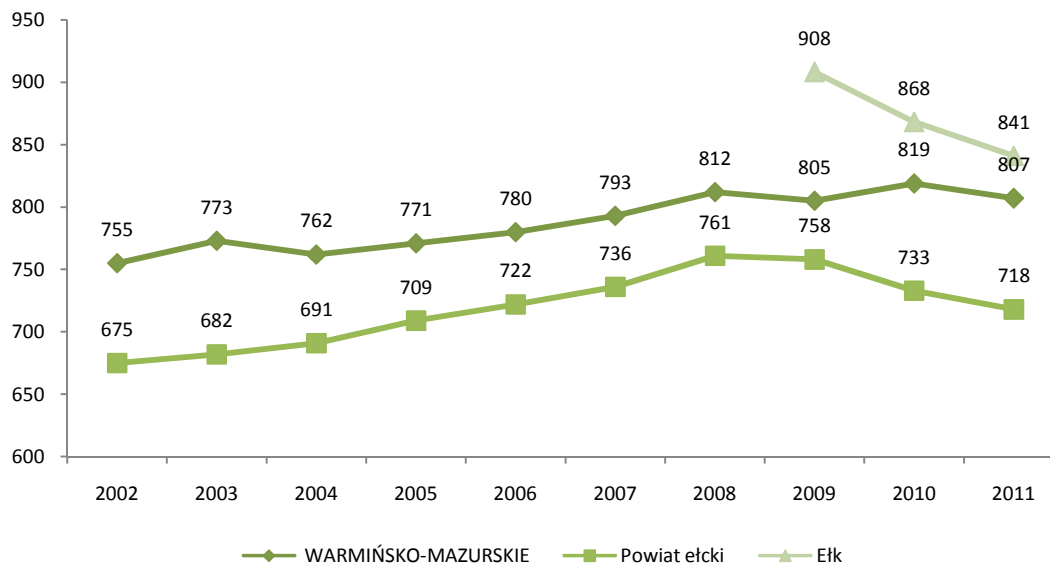
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Najczęściej spotykaną formą prowadzenia działalności gospodarczej w województwie jest działalność gospodarcza prowadzona przez osoby fizyczne. Działalność tego typu stanowi ponad 70% wszystkich zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. Na drugim miejscu znajdują się spółki handlowe sektora prywatnego, jednakże nie przekraczają one 15% podmiotów (tabela 2). Te dwa rodzaje działalności (osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą i spółki handlowe) dobrze obrazują aktywność lokalnego społeczeństwa, co można zinterpretować, że aktywność ta realizuje się jako forma przedsiębiorczości lokalnej.

Na terenie powiatu ełckiego działalność gospodarczą prowadzi 6.508 podmiotów, w samym mieście Ełk 5.071 podmiotów gospodarczych, a na terenie gminy Ełk 695 podmiotów. Podmioty zarejestrowane na terenie powiatu stanowią 5,5% wszystkich przedsiębiorstw województwa warmińsko-mazurskiego. Wskaźnik aktywności gospodarczej mieszkańców w powiecie ełckim kształtuje się na poziomie niższym od średniej wojewódzkiej. W roku 2011 na 10 tysięcy ludności zarejestrowanych było jedynie 718 podmiotów, przy średniej wojewódzkiej 718 i średniej krajowej 1004. W mieście Ełk liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych na 10 tysięcy ludności przewyższa średnią wojewódzką. Od roku 2009 w mieście Ełk obserwuje się dynamiczny spadek aktywności gospodarczej mieszkańców. Analizowany wskaźnik podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru REGON na 10 tysięcy ludności w okresie trzech lat zmalał z poziomu 908 do poziomu 841 i nieznacznie przewyższa średnią wojewódzką.

Wykres 15

Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Szczegółową strukturę podmiotów gospodarczych według sekcji PKD zarejestrowanych w bazie REGON na terenie powiatu ełckiego, miasta Ełk oraz gminy Ełk zawarto w tabeli 3. W strukturze branżowej przedsiębiorstw dominują przedsiębiorstwa sklasyfikowane w sekcji G – *Handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów samochodowych*. Przedsiębiorstwa te stanowią blisko 25% zarejestrowanych podmiotów zarówno w powiecie ełckim, jak i mieście i gminie Ełk. W rankingu liczebności na drugim miejscu plasują się przedsiębiorstwa sekcji F – *Budownictwo*.

Tabela 3

Struktura zarejestrowanych podmiotów gospodarczych na terenie powiatu ełckiego, miasta Ełk oraz gminy Ełk (REGON) stan na 31.12.2012

Sekcje Polskiej Klasyfikacji Działalności	Liczba podmiotów		
	Powiat Ełcki	Ełk – gmina miejska	Ełk – gmina wiejska
ROLNICTWO, LEŚNICTWO, ŁOWIECTWO I RYBACTWO	178	54	47
GÓRNICTWO I WYDOBYWANIE	7	1	4
PRZETWÓRSTWO PRZEMYSŁOWE	421	309	45
WYTWARZANIE I ZAOPATRYWANIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ, GAZ, PARĘ WODNĄ, GORĄCĄ WODĘ I POWIETRZE DO UKŁADÓW KLIMATYZACYJNYCH	8	4	3
DOSTAWA WODY; GOSPODAROWANIE ŚCIEKAMI I ODPADAMI ORAZ DZIAŁALNOŚĆ ZWIĄZANA Z REKULTYWACJĄ	21	15	4
BUDOWNICTWO	830	591	110

HANDEL HURTOWY I DETALICZNY; NAPRAWA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH, WŁĄCZAJĄC MOTOCYKLE	1603	1284	157
TRANSPORT I GOSPODARKA MAGAZYNOWA	489	428	33
DZIAŁALNOŚĆ ZWIĄZANA Z ZAKWATEROWANIEM I USŁUGAMI GASTRONOMICZNYMI	176	142	20
INFORMACJA I KOMUNIKACJA	114	101	8
DZIAŁALNOŚĆ FINANSOWA I UBEZPIECZENIOWA	215	185	16
DZIAŁALNOŚĆ ZWIĄZANA Z OBSŁUGĄ RYNKU NIERUCHOMOŚCI	444	369	29
DZIAŁALNOŚĆ PROFESJONALNA, NAUKOWA I TECHNICZNA	451	385	38
DZIAŁALNOŚĆ W ZAKRESIE USŁUG ADMINISTROWANIA I DZIAŁALNOŚĆ WSPIERAJĄCA	148	122	15
ADMINISTRACJA PUBLICZNA I OBRONA NARODOWA; OBOWIĄZKOWE ZABEZPIECZENIA SPOŁECZNE	43	18	2
EDUKACJA	261	204	31
OPIEKA ZDROWOTNA I POMOC SPOŁECZNA	481	391	51
DZIAŁALNOŚĆ ZWIĄZANA Z KULTURĄ, ROZRYWKĄ I REKREACJĄ	126	95	13
POZOSTAŁA DZIAŁALNOŚĆ USŁUGOWA	492	373	69
GOSPODARSTWA DOMOWE ZATRUDNIAJĄCE PRACOWNIKÓW; GOSPODARSTWA DOMOWE PRODUKUJĄCE WYROBY I ŚWIADCZĄCE USŁUGI NA WŁASNE POTRZEBY	0	0	0
ORGANIZACJE I ZESPOŁY EKSTERYTORIALNE	0	0	0
RAZEM	6508	5071	695

Bez osób fizycznych prowadzących wyłącznie gospodarstwa rolne.

Źródło: REGON GUS, tablica 3.

W powiecie ełckim na dzień 31.12.2011 do rejestru REGON wpisanych było 6 375 podmiotów gospodarki narodowej, w tym 296 podmiotów sektora publicznego i 6 079 podmiotów sektora prywatnego. W mieście Ełk do rejestru wpisane były łącznie 4 983 podmioty gospodarki narodowej, w tym 239 podmiotów sektora publicznego oraz 4 753 podmioty sektora prywatnego. Analiza struktury własnościowej podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON pozwala stwierdzić, iż podstawową formą prowadzenia działalności gospodarczej na terenie powiatu ełckiego, jak również miasta Ełk jest rejestracja działalności przez osoby fizyczne. Spółki prawa handlowego stanowią jedynie 5% podmiotów gospodarczych. Na terenie powiatu ełckiego działalność prowadzi 280 spółek (w m. Ełk 230) prawa handlowego, w tym 36 podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego (w m. Ełk 29). Zarówno w powiecie, jak i mieście Ełk nie ma przedsiębiorstw państwowych. Na terenie powiatu funkcjonuje 30 spółdzielni, 15 fundacji oraz 252 stowarzyszenia i organizacje społeczne (tabela 4). Podmioty gospodarcze nie będące spółkami prawa handlowego mają ograniczone możliwości pozyskiwania kapitału (między innymi dostęp do rynku kapitałowego), co stanowi istotną barierę ich rozwoju. Ewentualne inwestycje mogą być realizowane w oparciu o dokonywaną akumulację kapitału z zysków, bądź kredyty bankowe, co w jednym z najbiedniejszych regionów NUTS 2 Europy jest wysoce utrudnione.

Tabela 4

Podmioty w powiecie ełckim i mieście Ełk według sektorów własnościowych w latach 2007-2011

Lata	Jednostka administracyjna	2007	2008	2009	2010	2011
Sektor publiczny ogółem	Powiat ełcki	347	296	288	298	296
	Miasto Ełk	278	230	224	231	230
Państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego	Powiat ełcki	153	142	137	141	140
	Miasto Ełk	108	98	94	98	97
Przedsiębiorstwa państwowe	Powiat ełcki	0	0	0	0	0
	Miasto Ełk	0	0	0	0	0
Spółki handlowe	Powiat ełcki	10	9	9	10	10
	Miasto Ełk	9	8	8	9	9
Spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego	Powiat ełcki	0	0	0	0	0
	Miasto Ełk	0	0	0	0	0
Sektor prywatny ogółem	Powiat ełcki	5935	6239	6245	6184	6079
	Miasto Ełk	4817	5026	5004	4886	4753
Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	Powiat ełcki	4791	5044	5018	4879	4741
	Miasto Ełk	3880	4040	3998	3833	3682
Spółki handlowe	Powiat ełcki	222	220	228	233	244
	Miasto Ełk	187	182	188	193	201
Spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego	Powiat ełcki	26	30	34	34	36
	Miasto Ełk	19	23	26	27	29
Spółdzielnie	Powiat ełcki	33	31	31	31	30
	Miasto Ełk	18	17	17	17	16
Fundacje	Powiat ełcki	9	11	13	15	15
	Miasto Ełk	8	9	10	12	12
Stowarzyszenia i organizacje społeczne	Powiat ełcki	173	185	204	235	252
	Miasto Ełk	124	133	146	165	167

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Pod względem wielkości największą grupę przedsiębiorstw zarejestrowanych w Ełku stanowią mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników. Przedsiębiorstwa te stanowią 95% wszystkich działających podmiotów gospodarczych. Na terenie miasta zarejestrowane są cztery podmioty klasyfikowane jako przedsiębiorstwa duże – zatrudniające ponad 250 pracowników. W okresie od roku 2009 obserwuje się jednoznaczny trend zmniejszania się liczby mikro i małych przedsiębiorstw, co jest świadectwem zastoju lokalnej przedsiębiorczości (tabela 5).

Tabela 5

Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w mieście Ełk, ujęte wg kryterium liczby pracujących

Podmioty wg kryterium liczby pracujących	Jednostka	2009 r.	2010 r.	2011 r.	Zmiana 2009-2011 [%]
Ogółem:	jed.gosp.	5228	5117	4983	-4,69
0 - 9	jed.gosp.	4955	4848	4714	-4,86
10 - 49	jed.gosp.	210	205	205	-2,38
50 - 249	jed.gosp.	60	60	60	0,00
250 - 999	jed.gosp.	2	3	3	+50,00
1000 i więcej	jed.gosp.	1	1	1	0,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Zastosowany w polskiej polityce regionalnej model polaryzacyjno-dyfuzyjny spycha województwo warmińsko-mazurskie na ostatnie pozycje. Należy mieć jednak świadomość, że w porównaniach takich sprowadza się do wspólnego mianownika obszary, które ze swej natury nigdy nie są i nie będą ze sobą porównywalne (tempo rozwoju obszaru finansowego z obszarem np. rolniczym). Również przyjmowane dziś mierniki pieczętują i nadają wiarygodności stwierdzeniu, że województwo warmińsko-mazurskie jest słabo rozwinięte. Zwróć należy uwagę, że przyjmując inny mierniki (takie jak ISEW – który uwzględnia jakość środowiska) uzyskalibyśmy zgoła odmienne wyniki. Województwo warmińsko-mazurskie posiada wszystkie atuty jakie wynikają z endogenicznych uwarunkowań województwa. Niepokój wzbudzić może wysokość stopy bezrobocia. Tworzenie uwarunkowań dla pobudzania, rozwoju i przetrwania przedsiębiorczości lokalnej powinno stać się priorytetem dla władzy publicznej, ponieważ gwarantuje nie tylko rozwój w obszarze ekonomicznym, ale także dobre gospodarowanie kapitałem społecznym oraz gwarantuje szeroko rozumiany ład społeczno-gospodarczy.

Zaakcentować należy także ideę obszaru funkcjonalnego EGO. Podmiotem obszaru funkcjonalnego EGO⁴⁰, wchodzą trzy powiaty:

- powiat ełcki, na który składają się gminy: Ełk (gmina miejska i wiejska), Kalinowo, Prostki, Stare Juchy,

⁴⁰ Ziemie powiatów ełckiego, gołdapskiego i oleckiego są definiowane jako obszar funkcjonalny EGO oraz Region EGO. Obie nazwy są zamiennie używane, jako że oznaczają obszar objęty niniejszym projektem.

- powiat gołdapski, na który składają się gminy: Gołdap, Banie Mazurskie, Dubeninki,
- powiat olecki, na który składają się gminy: Olecko, Kowale Oleckie, Świątajno, Wieliczki.

EGO swoje źródło ma w historycznych uwarunkowaniach i z naturalnych powiązań i potrzeb uczestniczących w nim podmiotów. W 2010 roku uruchomiony został program „PRO EGO” powstał w wyniku kompleksowego zaangażowania władz, przedstawicieli administracji lokalnej, organizacji pozarządowych, instytucji otoczenia biznes, a także przedsiębiorców. W opracowanych w ramach tego obszaru dokumentach podkreśla się *problemy komunikacyjne z zewnętrznym otoczeniem oraz niską wewnętrzną spójność komunikacyjną wymieniają jako główne bariery rozwoju społeczno-gospodarczego oraz braki sprawiające trudności w życiu codziennym*⁴¹. Kluczowe znaczenie wśród przyszłych celów rozwojowych samorządów ma: *rozwój infrastruktury transportowej (wymieniane są np. budowa i modernizacja dróg kołowych wewnątrz obszaru EGO, odbudowa linii kolejowej dla ruchu towarowego Olecko – Gołdap - Obwód Kaliningradzki FR, poprawa dostępności komunikacyjnej z zewnątrz, utworzenie lotniska (Iładowiska) dla samolotów biznesowych w Ełku lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie, poprawa komunikacji miejskiej)*⁴². Szczegółowe aspekty rozwoju obszaru funkcjonalnego EGO zostały zawarte w pracy⁴³.

W następstwie przeprowadzonych przez Urząd Miasta Ełk badań na terenie Ełku i powiatu ełckiego (przedstawionych w opracowaniu: „Ewaluacja z postępów w realizacji strategii zrównoważonego rozwoju miasta Ełku do 2016 r. Raport Końcowy. 2012r.), w opinii badanych głównym czynnikiem hamującym rozwój gospodarczy miasta są **niewykorzystane możliwości rozwoju turystyki** (wskazania 22,3% badanych). Do pozostałych, wskazanych barier o kluczowym znaczeniu dla gospodarki, zaliczone zostały:

- a) słabo rozwinięta infrastruktura drogowa (18,5 % badanych);
- b) niedostosowanie kadry pracowniczej do warunków i potrzeb rynku pracy (13,5% badanych);
- c) niedobór terenów inwestycyjnych z pełną infrastrukturą (11,5% badanych);
- d) mało obiektów sportowych i rekreacyjnych o wysokim standardzie (10,4% badanych);
- e) niewystarczająca ilość wykwalifikowanych specjalistów (9,6% badanych);
- f) brak wspólnej oferty inwestycyjnej (6,5% badanych);
- g) niezagospodarowane szlaki turystyczne rowerowe, wodne, konne, piesze (5,8% badanych);
- h) brak zintegrowanej bazy przedsiębiorstw i instytucji około biznesowych (4,6% badanych);

⁴¹ „PRO EGO” – Program interwencji samorządów terytorialnych w celu zmiany społeczno-gospodarczej i integracji wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Program powstał na zlecenie: Stowarzyszenia Powiatów, Miast i Gmin EGO Kraina Bociana, Opracowanie GEOPROFIT, Warszawa 2010.

⁴² Ibidem.

⁴³ „PRO EGO” – Program interwencji samorządów terytorialnych w celu zmiany społeczno-gospodarczej i integracji wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Program powstał na zlecenie: Stowarzyszenia Powiatów, Miast i Gmin EGO Kraina Bociana, Opracowanie GEOPROFIT, Warszawa 2010.

- i) niska innowacyjność lokalnych przedsiębiorców (4,2% badanych);
- j) słabo rozwinięta baza noclegowa oraz gastronomiczna (3,5% badanych);
- k) próby likwidacji połączeń kolejowych w regionie (3,1% badanych);
- l) słabo zagospodarowane Jezioro Ełckie (2,7% badanych);
- m) brak zintegrowanego całorocznego kalendarza imprez turystycznych (1,9% badanych);
- n) brak lotniska lokalnego w mieście (0,8% badanych);**
- o) brak produktów typowo lokalnych (0,4% badanych).⁴⁴

Niektóre problemy w obszarze gospodarczym, na które zwrócili uwagę ankietowani, w chwili obecnej są już nieaktualne, bądź też podejmowanych jest szereg intensywnych działań, w celu ich wyeliminowania. Dotyczy to w głównej mierze kwestii wypowiedzi ankietowanych na temat niedoboru terenów inwestycyjnych z pełną infrastrukturą, słabo rozwiniętej infrastruktury drogowej, małej ilości obiektów sportowych i rekreacyjnych o wysokim standardzie, jak również niewykorzystanych możliwości rozwoju turystyki.

Powołując się na opracowanie: „Ewaluacja z postępów w realizacji strategii zrównoważonego rozwoju miasta Ełku do 2016 r. Raport Końcowy. Ełk 2012r., przedstawiono Analizę SWOT w zakresie ładu gospodarczego dla miasta Ełk.

⁴⁴ Ewaluacja z postępów w realizacji strategii zrównoważonego rozwoju miasta Ełku do roku 2016. Raport końcowy, 2012 r. s. 110.

Tabela 6

Analiza SWOT dla miasta Ełk w zakresie ładu gospodarczego

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Atrakcyjność położenia; • Dobra jakość środowiska naturalnego; • Bliskość granicy; • Duży potencjał turystyczny miasta; • Własna baza surowcowa; • Duży potencjał gospodarczy miasta, • Istnienie wyższych uczelni i sieci szkół; • Wykwalifikowana kadra; • Prężnie działający III Sektor; • Istnienie podstrefy ekonomicznej; • Techno-Park; • Posiadanie programów rozwoju oraz rewitalizacji miasta; • Częściowo zagospodarowane brzegi Jeziora Ełckiego; • Duża ilość firm budowlanych; • Nowoczesna oczyszczalnia ścieków i stacja uzdatniania wody; • Bezpieczny region dla inwestorów i turystów; • Istnienie różnego szczebla urzędów na terenie miasta; • Obwodnica miasta; • Rozbudowana infrastruktura turystyczna; • Obiekty rekreacyjno-sportowe; • Informatyzacja społeczeństwa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak zintegrowanej oferty turystycznej; • Słabo zagospodarowane szlaki turystyczne; • Słaba infrastruktura techniczna; • Słaba jakość szlaków komunikacyjnych; • Zubożenie społeczeństwa; • Mało innowacyjnych przedsięwzięć; • Słaba współpraca przedsięwzięć; • Mała ilość firm doradczych dla przedsiębiorców; • Brak instytucji rozwoju łączących partnerów społecznych, gospodarczych i publicznych; • Niedostosowanie kierunków kształcenia do potrzeb rynku pracy, w szczególności w kierunkach technicznych; • Mało miejsc pracy w produkcji; • Brak połączenia z Wielkimi Jeziorami; • Brak dużego hotelu o wysokim standardzie; • Brak wyższej uczelni technicznej; • Brak kierunków technicznych na uczelniach wyższych w Ełku; • Mało terenów inwestycyjnych.

Tabela 7

Analiza SWOT dla miasta Ełk w zakresie ładu gospodarczego

Szanse	Zagrożenie
<ul style="list-style-type: none"> Nowy okres programowania 2014-2020; Duża ilość zaplanowanych inwestycji miejskich do współfinansowania ze środków zewnętrznych; Międzynarodowa współpraca z państwami ościennymi; Ponadlokalne znaczenie miasta; Wzmocnienie promocji miasta przez region; Poszerzenie granic miasta; Gospodarcze wykorzystanie walorów turystycznych; Istnienie Subregionu EGO; Upowszechnienie zdrowego trybu życia; Rozwój oraz promocja regionalnych i lokalnych produktów; Program wspierania MŚP, Budowa połączenia wodnego z Wielkimi Jeziorami; Wykorzystanie transportu kolejowego; Duży hotel o wysokim standardzie; Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta (droga krajowa nr 16, Via Baltica, Rail Baltica); Istnienie Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej; Objęcie Techno-Parku strefą ekonomiczną; Budowa lokalnego lotniska. 	<ul style="list-style-type: none"> Niestabilność przepisów prawnych; Nadmierny fiskalizm Państwa; Utrata pozycji w województwie, jako ośrodka ponadlokalnego; Opóźniony okres aplikowania o środki unijne; Emigracja wykwalifikowanej siły roboczej; Brak preferencyjnych kredytów dla MŚP; Utrata pozycji Ełku poprzez szybszy rozwój miast położonych wokół Wielkich Jezior Mazurskich; Zamknięcie połączeń kolejowych; Przejęcie środków finansowych z UE przez silny ośrodek regionalny np. Olsztyn; Oslabienie ogólnej koniunktury gospodarczej w Polsce na skutek kryzysu ekonomicznego.

Fakt braku lotniska lokalnego w Mieście Ełk - wbrew powołanej diagnozie - nie stanowi bariery rozwoju Ełku w obszarze zarówno gospodarczym, jak również turystycznym. Należy zwrócić uwagę, iż dominująca część miast i gmin zarówno w Polsce, jak i Europie nie posiada własnych lotnisk, pomimo to charakteryzuje się wysoką dynamiką rozwoju. Potencjalną barierą mógłby być brak możliwości korzystania z lotnisk jako takich. Bariera taka nie występuje, pomimo iż dostępność lotnisk jest ograniczona. Zarówno przedsiębiorcy, jak i turyści przybywający do Ełku mają możliwość korzystania z lotnisk już istniejących, w tym lotnisk komunikacyjnych Warszawy, Modlina, Gdańska i Kowna oraz lotnisk sportowych Kętrzyna, Suwałk, Białegostoku. Większość wskazanych lotnisk znajduje się w odległości 200 km od miasta. Od 2014 roku na zwiększenie dostępności lotnisk istotny wpływ będzie miało uruchomienie lotniska w Szymanach.

Wskazane bariery rozwoju gospodarczego Ełku stanowią zarazem istotną barierę rozwoju lotnictwa turystyczno – sportowego zarówno w Ełku, jak i całych Mazurach. Barrierami o szczególnym znaczeniu są brak zintegrowanej oferty turystycznej, słaba jakość szlaków komunikacyjnych, brak połączenia z Wielkimi Jeziorami, brak dużych hotelów o wysokim standardzie.

2.2 Charakterystyka otoczenia biznesu w województwie warmińsko-mazurskim

Instytucje otoczenia biznesu (IOB) są istotnym narzędziem rozwój przedsiębiorczości, tworząc tzw. klimat dla rozwoju. Ich zadaniem jest stworzenie oferty dla przedsiębiorców związanej z podejmowaniem i prowadzeniem działalności. Pomoc taka związana jest z tworzeniem, prowadzeniem oraz rozwojem przedsiębiorstwa. Umożliwiają one promocję i wspomaganie nowopowstałych przedsiębiorstw, tworzenie miejsc pracy oraz zapewnienie rozwoju lokalnego. Prawidłowo wykorzystywane pomagają urzeczywistniać trwały rozwój i podnoszą jakość życia mieszkańców. Zaliczamy do nich stowarzyszenia i fundacje przedsiębiorców, izby gospodarcze, samorządy przedsiębiorców, centra wspierania przedsiębiorczości, instytucje sfery badawczo-rozwojowej, centra i ośrodki transferu technologii, parki naukowo-technologiczne i przemysłowe, a także instytucje finansowe.

W ujęciu szerokim do instytucji takich możemy też zaliczyć wszystkie te, które świadczą pomoc dla aktywizacji społeczno-gospodarczej. IOB instytucje oferujące początkującym przedsiębiorcom z sektora MSP pomoc w uruchomieniu i prowadzeniu przedsiębiorstwa oferującego produkt lub usługę, które powstały w wyniku zastosowania nowej technologii (inkubatory przedsiębiorczości). Szczególne znaczenie dla rozwoju przedsiębiorczości należy upatrywać w następujących rozwiązaniach instytucjonalnych:

- 1) **Inkubatory przedsiębiorczości, strefy ekonomiczne.** Inkubator przedsiębiorczości jest *formą promocji i wspomagania nowopowstałych przedsiębiorstw oraz tworzenia nowych miejsc pracy*⁴⁵.
- 2) **Parki technologiczne.** Ich celem jest integracja działalności różnych podmiotów gospodarczych mających wpływ na postęp techniki i technologii⁴⁶. Dodatkowo w zakres ich działalności autorzy wpisują: kształcenie kadr, inicjowanie rozwoju, wdrażanie nowych rozwiązań na lokalnych rynkach⁴⁷.
- 3) **Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSE)** jest wyodrębnioną, niezamieszkałą częścią terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na której terenie może być prowadzona działalność gospodarcza na zasadach określonych Ustawą o specjalnych strefach ekonomicznych⁴⁸. Zgodnie z artykułem 3 Ustawy strefa może być ustanowiona w celu przyspieszenia rozwoju gospodarczego części terytorium kraju. W zakres działań tych instytucji są:

⁴⁵ Stowarzyszenie wspierania przedsiębiorczości w Malborku, Inkubator przedsiębiorczości, www.swp.malbork.pl

⁴⁶ U. Kłosiewicz-Górecka i B.Ślomińska, *Samorząd terytorialny, op. cit.*, s.45.

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ Ustawa o specjalnych strefach ekonomicznych z dnia 20 października 1994 r., Dz. U. z 1994 nr 123, poz. 600 z późniejszymi zmianami.

działalność promocyjna podmiotów w nich zrzeszonych w obszarach możliwości rozwojowych i inwestycyjnych, stymulowanie mieszkańców do podejmowania działalności gospodarczej, pomoc osobom prowadzącym działalność gospodarczą, rozszerzanie i usprawnianie współpracy przygranicznej.

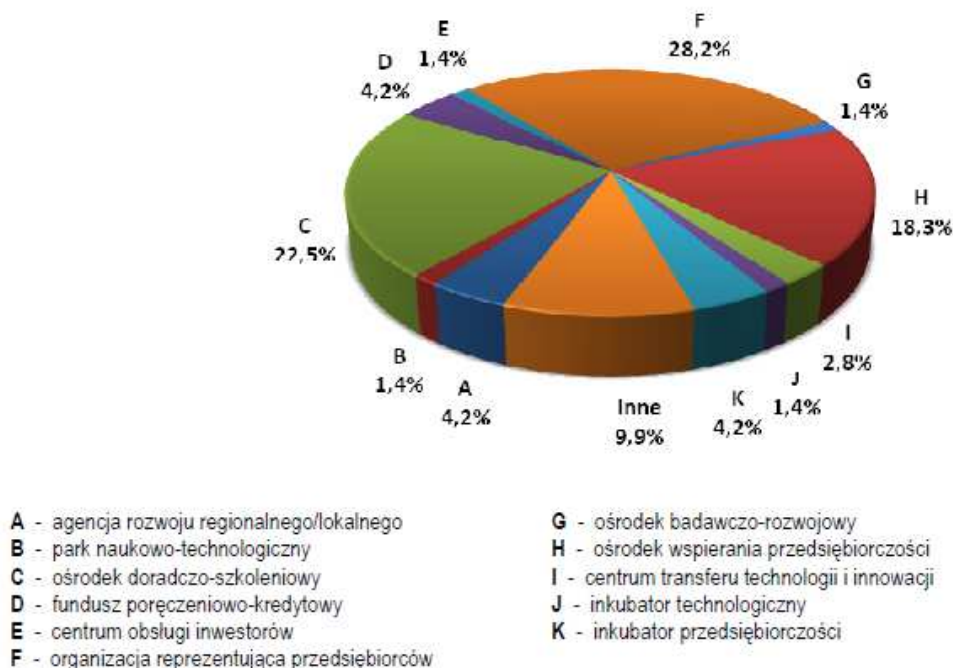
Szczegółową analizę i ocenę środowiska biznesu w aspekcie instytucji ją wspierających opracowano w dokumencie pt.: *Badanie instytucji otoczenia biznesu województwa warmińsko-mazurskiego pod kątem konkurencyjności i innowacyjności świadczonych usług wraz z rekomendacjami*⁴⁹. Wnioski ogólne wynikające z przeprowadzonych w ramach opracowanego dokumentu badań są następujące:

- o zdiagnozowano następujące kategorie instytucji otoczenia biznesu: agencję rozwoju regionalnego/lokalnego, ośrodek doradczo-szkoleniowy, fundusz doręczeniowo-kredytowy, organizację reprezentującą przedsiębiorców, ośrodek wspierania przedsiębiorczości, centrum transferu technologii i innowacji, ośrodek badawczo-rozwojowy, centrum obsługi inwestorów, inkubator technologiczny, inkubator przedsiębiorczości, park naukowo-technologiczny, park przemysłowy i inne. W trakcie przeprowadzonych badań wyodrębniono dodatkowo: jednostkę dydaktyczną, agencję zatrudnienia, specjalną strefę ekonomiczną oraz fundusz pożyczkowy (wykres 16). W przeprowadzonej diagnozie pominięto instytucje finansowe takie jak: banki komercyjne i banki spółdzielcze, które kreując pieniądź mogą skutecznie wspierać bądź ograniczać rozwój przedsiębiorczości lokalnej,

Wykres 16

Struktura IOB wg kategorii prowadzonej działalności w województwie warmińsko-mazurskim (N=52)

⁴⁹ R. Kisiel, M. Wojarska, K. Babuchowska, R. Marks-Bielska, *Badanie instytucji otoczenia biznesu województwa warmińsko-mazurskiego pod kątem konkurencyjności i innowacyjności świadczonych usług wraz z rekomendacjami, raport końcowy, Olsztyn 2010, www.portal.cor.europa.eu data dostępu 2012-11-26*

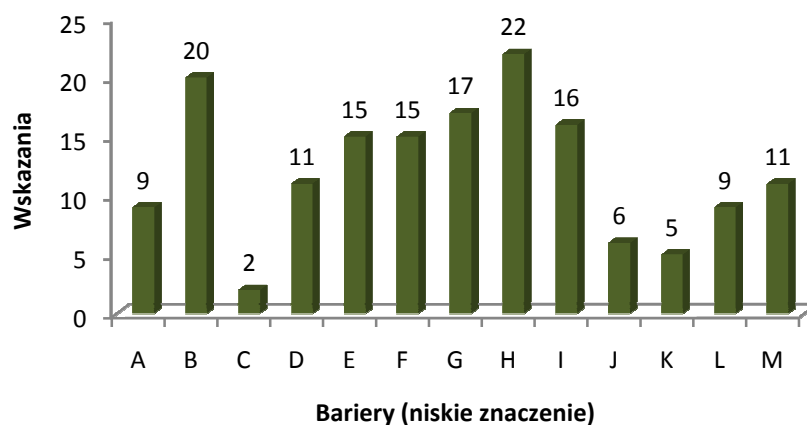
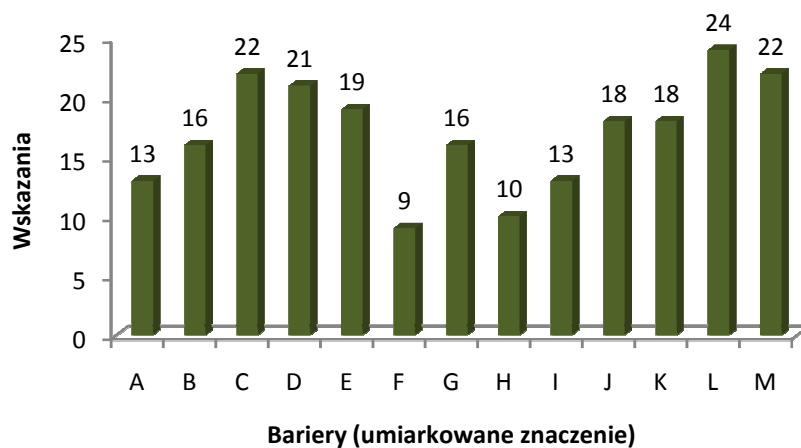
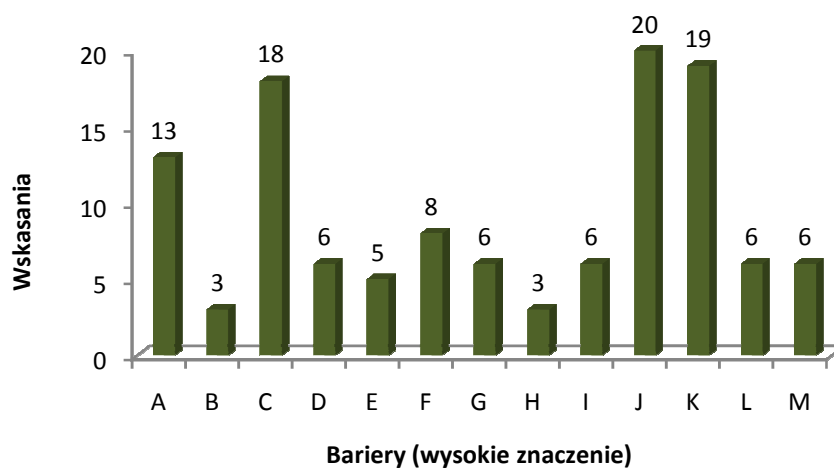


Źródło: R. Kisiel, M. Wojarska, K. Babuchowska, R. Marks-Bielska, *Badanie instytucji otoczenia biznesu województwa warmińsko-mazurskiego pod kątem konkurencyjności i innowacyjności świadczonych usług wraz z rekomendacjami, raport końcowy, Olsztyn 2010*, www.portal.cor.europa.eu, data dostępu 2012-11-26

- o oceniono zasoby ludzkie IOB;
- o zbadano subiektywną ocenę poziomu konkurencyjności oraz innowacyjności instytucji dokonana przez respondentów. Z uzyskanych wyników wynika, że poziom konkurencyjności uznano za wysoki (44,4% wskazań), natomiast poziom innowacyjności jako średni (40,7%).
- o oceniono IOB pod względem posiadanych zasobów materialnych i niematerialnych;
- o dokonano oceny czynników determinujących poziom konkurencyjności IOB;
- o wskazano na obszary współpracy formalnej i nieformalnej,
- o przedstawiono strukturę innowacji wdrożonych przez IOB w ciągu ostatnich trzech lat: marketingowe, produktowe, organizacyjne i procesowe,
- o omówiono strukturę źródeł finansowania przedsięwzięć innowacyjnych,
- o zbadano strukturę uciążliwości barier funkcjonowania IOB (wykres 17),

Wykres 17

Struktura uciążliwości barier funkcjonowania IOB



A - niedostateczny popyt
B - niedobór wykwalifikowanych pracowników
C - problemy finansowe
D - niedostateczna infrastruktura Instytucji
E - brak strategii rozwoju Instytucji
F - wysokie obciążenia na rzecz budżetu

H - brak odpornej koordynacji działań IOB
I - wadliwy system przepływu informacji pomiędzy IOB a organami administracji publicznej
J - niejasne, niespójne i niestabilne przepisy prawne
K - niepewność ogólnej sytuacji gospodarczej

G - zbyt intensywna konkurencja na rynku

L - polityka władz regionalnych

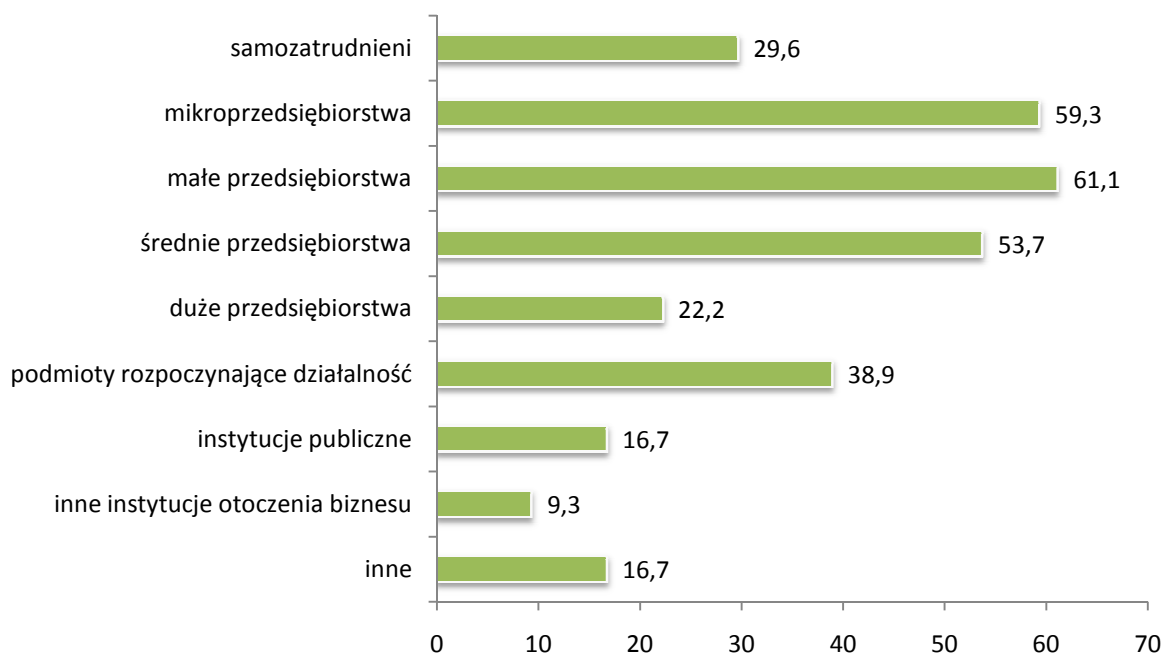
M - polityka władz lokalnych

Źródło: R. Kisiel, M. Wojarska, K. Babuchowska, R. Marks-Bielska, *Badanie instytucji otoczenia biznesu województwa warmińsko-mazurskiego pod kątem konkurencyjności i innowacyjności świadczonych usług wraz z rekomendacjami, raport końcowy, Olsztyn 2010, www.portal.cor.europa.eu data dostępu 2012-11-26*

- o uzyskano informacje dotyczące odbiorców usług IOB (wykres 18) i liczbę obsługiwanych podmiotów (wykres 19),

Wykres 18

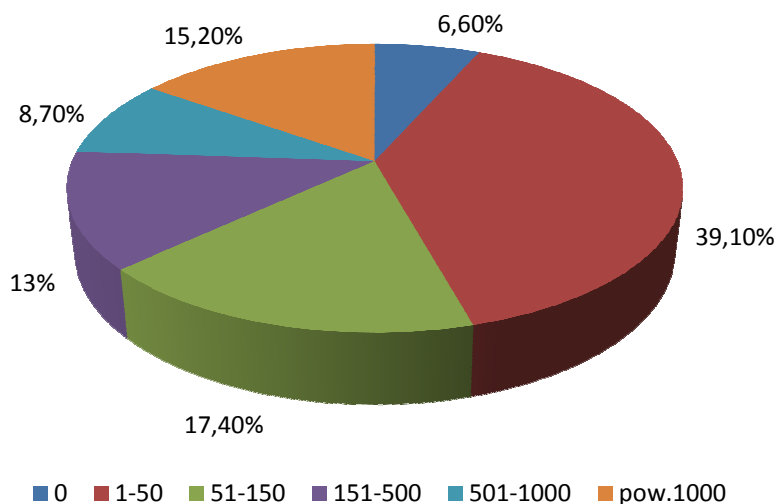
Odbiorcy usług świadczonych przez IOB



Źródło: R. Kisiel, M. Wojarska, K. Babuchowska, R. Marks-Bielska, *Badanie instytucji otoczenia biznesu województwa warmińsko-mazurskiego pod kątem konkurencyjności i innowacyjności świadczonych usług wraz z rekomendacjami, raport końcowy, Olsztyn 2010, www.portal.cor.europa.eu data dostępu 2012-11-26*

Wykres 19

Liczba klientów obsłużonych przez IOB w województwie warmińsko – mazurskim w 2009 roku

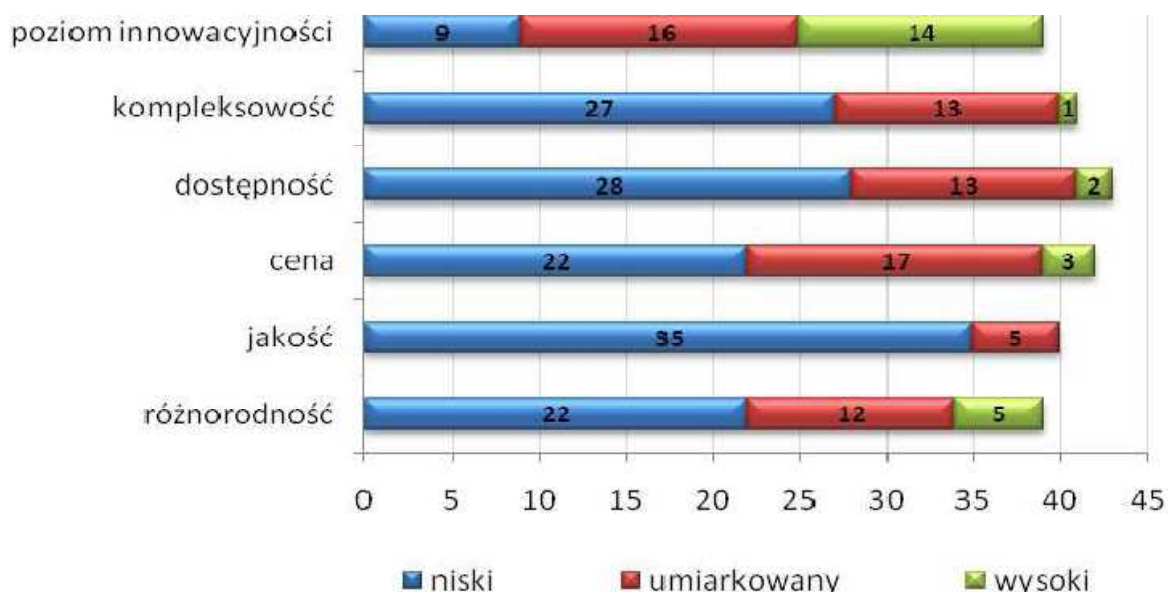


Źródło: R. Kisiel, M. Wojarska, K. Babuchowska, R. Marks-Bielska, *Badanie instytucji otoczenia biznesu województwa warmińsko-mazurskiego pod kątem konkurencyjności i innowacyjności świadczonych usług wraz z rekomendacjami, raport końcowy, Olsztyn 2010, www.portal.cor.europa.eu data dostępu 2012-11-26*

- o zbadano konkurencyjność i innowacyjność usług świadczonych przez IOB, a w tym oceniono wpływ wybranych cech na konkurencyjność usług świadczonych (wykres 20) oraz zakres tematyczny oferty IOB (tabela 8).

Wykres 20

Ocena wpływu wybranych cech na konkurencyjność usług świadczonych przez IOB



Źródło: R. Kisiel, M. Wojarska, K. Babuchowska, R. Marks-Bielska, *Badanie instytucji otoczenia biznesu województwa warmińsko-mazurskiego pod kątem konkurencyjności i innowacyjności świadczonych usług wraz z rekomendacjami, raport końcowy, Olsztyn 2010, www.portal.cor.europa.eu data dostępu 2012-11-26*

Tabela 8

Zakres tematyczny oferty IOB

Zakres tematyczny oferty		działalność dominująca			działalność dodatkowa		
		elbląski	olsztyński	ełcki	elbląski	olsztyński	ełcki
		Liczba przedsiębiorstw					
1.	Działalność szkoleniowo-edukacyjna	8	12	3	3	12	2
2.	Usługi doradczo-informacyjne (finanse)	3	8	1	5	12	1
3.	Usługi doradczo-informacyjne (technologia)	1	5	0	1	7	1
4.	Usługi doradczo-informacyjne (pozostałe obszary działania przedsiębiorstw)	4	8	2	3	14	0
5.	Pomoc finansowa	2	5	0	3	4	1
6.	Kojarzenie partnerów gospodarczych	1	3	0	3	11	1
7.	Stymulowanie współpracy między przedsiębiorstwami	2	1	0	3	12	2
8.	Wdrażanie projektów RPO	2	3	1	3	8	0
9.	Organizacja targów	0	1	1	2	5	0
10.	Organizacja uczestnictwa w targach, misjach gospodarczych itp.	2	2	0	1	8	1
11.	Audyty technologiczne	0	2	0	0	3	0
12.	Reprezentowanie przedsiębiorców przed urzędami administracji publicznej i innymi instytucjami	2	4	1	4	1	8
13.	Udostępnianie infrastruktury instytucjonalnej (sale szkoleniowe, laboratoria, inne lokale)	1	2	0	4	1	9

Źródło: R. Kisiel, M. Wojarska, K. Babuchowska, R. Marks-Bielska, *Badanie instytucji otoczenia biznesu województwa warmińsko-mazurskiego pod kątem konkurencyjności i innowacyjności świadczonych usług wraz z rekomendacjami, raport końcowy, Olsztyn 2010*, www.portal.cor.europa.eu data dostępu 2012-11-26

Pomimo, że przeprowadzone badania miały charakter subiektywny a zwrotność przeprowadzonych ankiet nie wyniosła 100%, można przyjąć, że uzyskane wyniki poprawnie charakteryzują stan oraz zakres funkcjonowania IOB. Na ich bazie przeprowadzono analizę SWOT (tabela 9).

Tabela 9

Analiza SWOT instytucji otoczenia biznesu

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Doświadczenie wynikające z długiego okresu funkcjonowania na rynku • Zasoby kadrowe oraz kwalifikacje i kreatywność personelu • Otwartość instytucji na różne formy kooperacji • Rozwinięta sieć kontaktów • Wiedza na temat potrzeb i problemów lokalnych przedsiębiorców • Konkurencyjność, dostępność i terminowość świadczonych usług • Niski koszt usług • Jakość usług • Bogata oferta świadczonych usług • Pozytywny wizerunek instytucji • Kultura organizacyjna • Umiejętności zarządcze • Struktura organizacyjna • Przepływ informacji wewnątrz instytucji • Urządzenia niezbędne do prowadzenia działalności • Łatwy dostęp do instytucji (dobra lokalizacja) • Niski poziom kosztów działalności 	<ul style="list-style-type: none"> • Niedostateczny poziom wiedzy nt. innowacyjności • Niedostateczny poziom działań IOB, ukierunkowanych na wzrost innowacyjności instytucji i świadczonych usług • Mały zakres współpracy z innymi podmiotami w celu wdrażania innowacyjnych rozwiązań w IOB • Niedostateczny poziom oddziaływania IOB ukierunkowany na wsparcie innowacyjności w MŚP • Niedostateczna oferta usług, pobudzających innowacyjność gospodarki regionalnej (transfer technologii, komercjalizacja rozwiązań naukowo – technologicznych) • Niezadowalający przepływ informacji nt. oczekiwań i potrzeb usługobiorców IOB • Niewystarczające środki finansowe na prowadzenie działalności • Ograniczoność środków na podnoszenie kwalifikacji kadr • Zbyt duże uzależnienie IOB od finansowania zewnętrznego, w szczególności od funduszy UE • Niedostateczna aktywność w poszukiwaniu innych (poza unijnymi) źródeł finansowania działalności • Niski poziom trwałych więzi kooperacyjnych, w tym z podmiotami zagranicznymi oraz jednostkami B+R • Mała liczba projektów realizowanych we współpracy z innymi podmiotami (krajowymi i zagranicznymi) ze szczególnym uwzględnieniem działań na rzecz transferu wiedzy • Niski poziom korzystania przez IOB z usług świadczonych przez inne IOB • Skuteczność instytucji w zakresie promocji świadczonych usług • Brak certyfikatów potwierdzających jakość świadczonych usług (ze względu na wysokich ich koszt)

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> Funkcjonowanie Krajowego Systemu Usług Członkostwo Polski w Unii Europejskiej Skala środków europejskich skierowana do MŚP Wymagania konsumentów dotyczące jakości usług/produktów MŚP Nowa perspektywa finansowa (2014-2020) i związany z nią podział środków finansowych, który może wesprzeć nowe usługi oferowane przez IOB Sprawną współpracę z instytucjami uczestniczącymi w zarządzaniu funduszami unijnymi Utworzenie na szczeblu regionalnym jednostki koordynującej działalność IOB, a także sieci wymiany informacji pomiędzy instytucjami Proinnowacyjne postawy, kreatywność przedsiębiorców i zainteresowanie rozwojem technologicznym, wzrost ich świadomości biznesowej i profesjonalizacji biznesu, a także zachowań etycznych Polityka kraju i Unii Europejskiej ukierunkowana na wzrost konkurencyjności i innowacyjności Spójna wizja i wola współpracy instytucji otoczenia biznesu w regionie w porozumieniu z administracją publiczną Deklarowana chęć rozwoju IOB oraz dbałość o wysoki poziom usług 	<ul style="list-style-type: none"> Brak w Polsce spójnej wizji rozwoju IOB Niedostateczne przekonanie sektora MŚP o pozytywnych aspektach korzystania z usług IOB Brak środków w sektorze MŚP na korzystanie z usług instytucji wsparcia Niska świadomość MŚP o konieczności wdrażania innowacyjnych rozwiązań Słabe zainteresowanie inwestorów regionem Wysokie obciążenia na rzecz budżetu Niejasne, niespójne i niestabilne przepisy prawa (ze szczególnym uwzględnieniem ustawy PZP) Sytuacja gospodarcza w kraju Kończący się okres programowania i związane z nim środki unijne na finansowanie działalności przedsiębiorstw Niska dynamika rozwoju społeczno-ekonomicznego regionu Zbyt wolny rozwój instrumentów finansowych wspierających innowacyjne rozwiązania o podwyższonym poziomie ryzyka Nieprawidłowe proporcje pomiędzy środkami publicznymi przeznaczonymi na wsparcie przedsiębiorczości (nadpodaż) i innowacyjności (niedobór) Nierównomierne rozmieszczenie IOB w regionie, a w konsekwencji niska dostępność wybranych usług (m.in. audyty technologiczne) na obszarze podregionu ełckiego Niedostateczne wsparcie ze strony władz lokalnych i regionalnych

Źródło: R. Kisiel, M. Wojarska, K. Babuchowska, R. Marks-Bielska, *Badanie instytucji otoczenia biznesu województwa warmińsko-mazurskiego pod kątem konkurencyjności i innowacyjności świadczonych usług wraz z rekomendacjami, raport końcowy, Olsztyn 2010, www.portal.cor.europa.eu data dostępu 2012-11-26*

W analizie nie uwzględniono uwarunkowań endogenicznych rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego, a szanse i mocne strony są na tyle ogólnikowe, że mogą być przypisane ad hoc wszystkim obszarom. W najmniejszym stopniu nie wyodrębniono specyfiki rozwoju regionu oraz nie powiązano wyszczególnionych składowych z potencjałem, którym dysponuje województwo. Tymczasem Warmia i Mazury posiadają olbrzymi potencjał, który intensywnie jest ożywiany. Wyznaczone zostały specjalne strefy rozwoju przedsiębiorczości. Na obszarze województwa funkcjonują utworzone techno-parki i strefy ekonomiczne.

W oparciu o przeprowadzone analizy diagnozy i waloryzacji stanu zasobów wyznaczono strategiczne obszary warmińsko-mazurskiego, tzw. sektory *wysokiej szansy* Warmii i Mazur charakteryzujące się największym potencjałem⁵⁰. Wytypowane zostały sektory posiadające największy potencjał możliwości rozwoju dla uruchamiania mechanizmów dla rozwoju własnej przedsiębiorczości i innowacyjności oraz otwarte na przedsiębiorczość zewnętrzną. Do sektorów *wysokiej szansy* zaliczono:

1) sektor spożywczy:

- *sprzyjające warunki naturalne: użytki rolne - 50,2% powierzchni województwa w tym: grunty orne - 38,6%, łąki - 6%, pastwiska - 5,5%, sady - 0,1%*
- *zróżnicowanie gleb oraz konfiguracji terenu*
- *kopaliny znajdujące zastosowanie w rolnictwie (kreda jeziorna i torf)*
- *większość gospodarstw rolnych należy do osób prywatnych, obszar przeciętnego gospodarstwa indywidualnego wynosi ok. 16 ha, uprawa zbóż (73,1% powierzchni zasiewów) oraz ziemniaka (2,4%), hodowla drobiu, trzody chlewnej, bydła i koni*
- *odpowiednie zaplecze naukowo-badawcze: szeroka sieć placówek naukowych, liczne instytuty doświadczalne i badawcze PAN na terenie województwa, Centrala Polskiego Komitetu Międzynarodowej Federacji Mleczarskiej FIL/IDF, Uniwersytecki Ochrony Środowiska i Rybactwa Śródlądowego, Instytut Melioracji i Użytków Zielonych w Falentach*
- *możliwość utworzenia sieci, kooperantów: największy w Polsce odsetek gospodarstw o powierzchni ponad 20 ha (14,5%)*
- *dogodne warunki naturalne dla rozwoju rybołówstwa: wody zajmują 6% powierzchni województwa, 18,2% ogólnej powierzchni wód w kraju, rozwój gospodarki rybackiej w 4 kierunkach: gospodarki jeziorowej, stawowej, rzecznej i morskiej (Zalew Wiślany)*
- *firmy obecne w sektorze: Grupa „Indykpol” (Olsztyn), Zakłady Mięsne „Mazury” (Elk), „Ekodrób” (Iława), Zakłady Mięsne „Mardi” (Biskupiec Reszelski), Rolmax (Susz), Irwega (Kurzętnik), Lactima (Morąg)*
- *funkcjonujące grupy producentów rolnych (załącznik 1) oraz grupy producentów warzyw i owoców (załącznik 2). W województwie warmińsko-mazurskim zarejestrowanych jest 70 Grup Producentów Rolnych (stan na dzień 22.11.2012)*

2) sektor drzewny:

- *odpowiednie zaplecze surowcowe: lasy zajmują 30% powierzchni województwa - możliwość pozyskania dużych ilości surowca do produkcji mebli*
- *lider pod względem produkcji tarcicy liściastej i iglastej (pozyskanie drewna na 100 ha powierzchni lasów w regionie wynosi 477,2 m³ - średnia w skali kraju wynosi 321,4 m³), wiodący region w eksporcie mebli i wyrobów stolarskich (ok. 14,3% udziału w produkcji krajowej mebli)*

⁵⁰ na podstawie http://www.investinwarmiaandmazury.pl/Sektory_Wysokiej_Szansy

- obecność zakładów z branży drzewnej: Swedwood – Wielbark, Wójcik Fabryka Mebli Sp. z o.o. – Elbląg -, Mebelplast – Olsztyn, Szynaka Meble - Lubawa, Meble Okmed-Demko - Braniewo, Sklejka Pisz – Pisz, Paged Sklejka – Morąg, Dekort – Smolniki k/Ławy, Libro - Lubawa, Drew-Holtz - Ława, FM Bravo – Olsztyn sąsiedztwo województw z dużymi kompleksami leśnymi umożliwia współpracę
- producentów, jak również kooperantów obecność inicjatyw klastrowych: Klaster Mazurskie Okna, Klaster Meble Elbląg oraz Klaster Meble Lubawa

3) sektor **energetyki alternatywnej**:

- zaplecze naukowo-badawcze dla rozwoju sektora: Uniwersytet Warmińsko-Mazurski prowadzi badania nad przemysłowym wykorzystaniem energii odnawialnej – Centrum Badań Energii Odnawialnej Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie
- korzystne warunki naturalne do uprawy roślin energetycznych: duży areal województwa (24 tys. km²) - 4 miejsce pod względem wielkości regionów w Polsce, mała gęstość zaludnienia województwa (59 osób na km² - średnia w skali kraju wynosi 122 osoby na km²)
- odpowiednie warunki lokalizacyjne dla firm: powierzchnia województwa, możliwości produkcyjne, dogodna lokalizacja pod budowę zakładów produkujących energię
- istniejąca Stacja Energii Wiatrowej w Kisielicach o mocy 40 MW oddano do użytku w 2007 r.
- obecność inicjatyw klastrowych: Klaster Razem Ciepłej

4) sektor **turystyczny**

- środowisko naturalne: czyste, ekologicznie o walorach uzdrowiskowych, region należy do kompleksu „Zielonych Płuc Polski”
- walory krajobrazowe: 3 000 jezior, liczne parki krajobrazowe i rezerваты przyrody, duże kompleksy leśne, zabytki architektoniczne
- dogodne warunki do uprawiania sportów: liczne trasy żeglugowe (kanały wraz z jeziorami tworzą sieć tras o długości ok. 200 km), żegluga między jeziorami dzięki trzem śluzom, szeroka sieć lokalnych centrów sportów zimowych (w sezonie zimowym ośrodki wodne stają się ośrodkami żeglarstwa lodowego), duża liczba stadnin i szkół jeździeckich (najbardziej znane są w Kadynach i Gałowie)
- zaplecze hotelarskie i gastronomiczne: ponad 38,2 tys. miejsc noclegowych w hotelach i pensjonatach, 371 turystycznych obiektów zbiorowego zakwaterowania, liczba korzystających z noclegów wynosi ponad 869 tys.

5) sektor **nauczyciel**:

- położenie i struktura geograficzna: jeziora, rzeki, system kanałów ze śluzami łączący zbiorniki wodne
- naturalne warunki oraz możliwości, jakie się z nich rodzą, dostrzegali mieszkańcy regionu, łącząc swoje pasje i zamiłowania żeglarskie z pomysłem na biznes, dzięki

temu Warmia i Mazury słyną z produkcji najwyższej klasy jachtów i łodzi, które cechuje wysoka jakość i niebywały komfort użytkowania

- *producenci jachtów z Warmii i Mazur znajdują swoich odbiorców na całym świecie, nawet w odległej Australii*
- *obecność inicjatyw klastrowych: Klaster Polskie Jachty*

Na terenie Warmii i Mazur powołane zostały trzy parki technologiczne:

1) Park Naukowo – Technologiczny w Ełku (Techno – Park)

Miasto Ełk posiada Miejską Strefę Rozwoju Przedsiębiorczości Techno-Park. W dniu 17 października 2012 r. oficjalnie otwarto obszar Techno-Parku w Ełku. Należy podkreślić odpowiednią lokalizację Parku, a mianowicie sąsiedztwo obwodnicy miasta oraz specjalnej strefy ekonomicznej. Miejska Strefa Rozwoju Techno-Park w Ełku to teren kompleksowo przygotowany pod inwestycje. Jego powierzchnia obejmuje ok. 25 ha. Posiada odpowiednią infrastrukturę dróg: publicznych, wewnętrznych, oświetlenie uliczne, chodniki, ścieżki rowerowe, sieć kanalizacji deszczowej, sanitarnej, sieć wodociągową oraz sieć szerokopasmową wraz z przyłączem optotelekomunikacyjnym. Utworzenie Techno-Parku w Ełku miało i ma na celu uruchomienie mechanizmów samofinansowania rozwoju poprzez zwiększenie potencjału gospodarczego, konkurencyjności, atrakcyjności inwestycyjnej miasta Ełku oraz regionu i obejmuje⁵¹:

- a) stworzenie optymalnych warunków do transferu i komercjalizacji technologii*
- b) powstawania i rozwoju małych innowacyjnych firm*
- c) rozwoju i urynkowania nowych produktów*
- d) wygenerowania nowych, bardziej perspektywicznych branż rozwoju gospodarczego regionu*
- e) aktywizacja zawodowa ludności i tworzenie warunków do powstawania nowych miejsc pracy*
- f) udostępnianie nowych powierzchni produkcyjno-inwestycyjnych, magazynowych i administracyjnych*

Główne obszary wsparcia będą ukierunkowane na przedsiębiorczość zorientowaną na nowoczesne technologie przyjazne dla środowiska naturalnego. W Techno-Parku połączono funkcje inkubatora przedsiębiorczości oraz inkubatora technologicznego, centrum dydaktycznego oraz konferencyjnego. Firmy ulokowane w Miejskiej Strefie Rozwoju Przedsiębiorczości Techno-Park w Ełku otrzymają preferencyjne stawki czynszowe za wynajem powierzchni oraz dostęp do usług recepcyjno-biurowych, doradczych, szkoleniowych, promocyjnych świadczonych przez pracowników Parku⁵².

⁵¹ <http://www.investinwarmiaandmazury.pl/ElckiParkTechnologiczny>

⁵² <http://www.investinwarmiaandmazury.pl/ElckiParkTechnologiczny>

2) Elbląski Park Technologiczny

Elbląski Park Technologiczny (EPT) powstał w 2010 roku i obejmuje 67,7 ha terenów inwestycyjnych znajdujących się w północnej części miasta na obszarze Modrzewiny. Jest to jedna z najbardziej atrakcyjnych dzielnic Elbląga. Park jest łącznikiem pomiędzy nauką a gospodarką, tworząc powiązania sieciowe w obszarze nauki i gospodarki. Obszar EPT podzielony jest na 6 subparków, w których lokowane są zróżnicowane moduły technologiczne z przeznaczeniem pod działalność gospodarczą. EPT zostało utworzone w celu poprawy warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej w obszarze przedsięwzięć innowacyjnych oraz w celu podniesienia potencjału regionu w sferze innowacji. Około 30 ha Elbląskiego Parku Technologicznego leży w granicach Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. *Elbląska podstrefa częściowo zajmuje tereny leżące nad rzeką Elbląg, w pobliżu portu. Dogodne położenie pod względem komunikacyjnym umożliwia transport zarówno drogą lądową, jak i wodną. Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna oferuje system ulg podatkowych dla inwestorów. Są to ulgi od poniesionych nakładów inwestycyjnych lub kosztów zatrudnienia pracowników na terenie strefy. Zależnie od wielkości firmy jest to 50,60 lub 70 procent. Tereny strefy przeznaczone są pod nową zabudowę. Oferowane na sprzedaż lub w dzierżawę nieruchomości dostosowane są do indywidualnych preferencji inwestora*⁵³. Podstawowym zadaniem EPT jest:

- tworzenie sprzyjających warunków do podejmowania działalności gospodarczej, inwestycyjnej i badawczej,
- zapewnienie przedsiębiorcom możliwość dzierżawy wolnych obszarów i powierzchni biurowych,
- umożliwienie korzystania z infrastruktury,
- zapewnienie profesjonalnych usług doradczych, transfer technologii oraz pomoc w pozyskaniu środków finansowych, w tym funduszy unijnych.⁵⁴

Kluczową funkcję w EPT pełni Centrum Biznesu, Rozwoju i Innowacji. Centrum to stwarza sprzyjające warunki rozwoju innowacyjnego biznesu, w którym przedsiębiorca planujący uruchomić nowe rozwiązania technologiczne w swojej firmie, otrzyma pomoc i wsparcie w całym procesie wdrażania. To właśnie tutaj mieścić się będą Centra Badawczo – Rozwojowe świadczące usługi na rzecz przedsiębiorców:

- Centrum Mataloznawstwa,
- Centrum Jakości Środowiska,
- Laboratorium Badań Środowiska Pracy i Emisji,
- Centrum Transferu Technologii Informatycznych,
- Centrum Technologii Drewna i Mebli.⁵⁵

⁵³ Ibidem.

⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵ <http://www.investinwarmiaandmazury.pl/ElblaskiParkTechnologiczny>

3) Olsztyński Park Technologiczny

Olsztyński Park Naukowo-Technologiczny (OPN-T) to koncepcja platformy skupiająca na swoim terenie przedsiębiorstwa działające w innowacyjnych branżach stymulujących rozwój potencjału społeczno-gospodarczego Olsztyna oraz regionu Warmii i Mazur. Park Naukowo-Technologiczny stanowi sieć powiązań nauki, nowoczesnego przemysłu i szeroko rozumianej przedsiębiorczości. Olsztyński Park Naukowo-Technologiczny obejmuje kompleks sześciu budynków. Zlokalizowany został w południowo-wschodniej części Miasta, około 4 km od centrum, w okolicach jeziora Skanda. Zakończenie inwestycji i uruchomienie Olsztyńskiego Parku Naukowo-Technologicznego planowane jest na IV kwartał 2013r.

Zadaniem OPN-T będzie wykreowanie platformy współpracy pomiędzy nauką i biznesem. Olsztyński Park Naukowo-Technologiczny ma stać się ośrodkiem gospodarczym, w ramach którego tworzone będą atrakcyjne warunki do powstawania i rozwoju małych, innowacyjnych firm, z możliwością dostępu do wspólnych urządzeń serwisowych i socjalnych, laboratoriów, obsługi administracyjnej i doradczo-konsultingowej, szkoleń, wsparcie w nawiązaniu kontaktów z innymi lokatorami Parku (wymiana dobrych praktyk) itp.⁵⁶

Konstrukcja funkcjonalna Olsztyńskiego Parku Naukowo-Technologicznego obejmować będzie trzy obszary⁵⁷:

- a) Park Technologiczny – miejsce przeznaczone dla firm o ugruntowanej pozycji na rynku;
- b) Inkubator Przedsiębiorczości – miejsce prowadzenia działalności nowo utworzonych, innowacyjnych firm i wspierania ich rozwoju;
- c) Centrum Transferu Technologii – miejsce prowadzenia badań naukowych nad nowymi technologiami, ich wykorzystaniem i wdrożeniem.

W ramach OPN-T będzie funkcjonować także część usługowo-biznesowa, stanowiąca integralny element jego oferty (sale konferencyjne oraz sala wystawiennicza, biura firm świadczących usługi około biznesowe, a w tym finansowe, prawne, firmy szkoleniowe oraz catering i usługi gastronomiczne).

Jednocześnie na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego funkcjonują dwie specjalne strefy ekonomiczne: Warmińsko-Mazurska oraz Suwalska z podstrefą w Ełku i Gołdapi. Obejmują one łącznie ponad 300 ha terenów inwestycyjnych ze szczególnymi preferencjami inwestycyjnymi. Specjalne Strefy Ekonomiczne oferują przedsiębiorcom działającym na ich terenie w ramach zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej prawo do korzystania z pomocy publicznej w postaci zwolnienia z podatku dochodowego. Województwo warmińsko-mazurskie należy do obszaru, na którym przedsiębiorca może otrzymać najwyższą, w skali kraju pomoc publiczną⁵⁸. O zwolnienia mogą ubiegać się podmioty z tytułu nowej inwestycji lub z tytułu tworzenia nowych miejsc pracy.

⁵⁶ <http://www.investinwarmiaandmazury.pl/OlsztynskiParkTechnologiczny>

⁵⁷ <http://www.investinwarmiaandmazury.pl/OlsztynskiParkTechnologiczny>

⁵⁸ http://www.investinwarmiaandmazury.pl/Specialne_Strefy_Ekoniczne

1) Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna S. A.⁵⁹

Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna, położona w rejonie północno-wschodnim Polski, obejmuje swymi granicami obszar 914,5 ha gruntów, w tym 302,3 ha pozostaje do dyspozycji inwestorów. Obejmuje ona 24 Podstrefy zlokalizowane na terenie następujących miast i gmin: Barczewo, Bartoszyce, Ciechanów, Dobre Miasto, Elbląg, Iława, Iłowo, Lidzbark Warmiński, Mława, Morąg, Mrągowo, Nidzica, Nowe Miasto Lubawskie, Olecko, Olsztyn, Olsztynek, Orzysz, Ostrołęka, Ostróda, Pasłęk, Pisz, Piecki, Szczytno i Wielbark. Grunty objęte granicami W-M SSE przeznaczone są pod nową zabudowę. Tereny oferowane inwestorom są w znacznej mierze uzbrojone i dogodnie położone pod względem komunikacyjnym. W pobliżu większości Podstref funkcjonują kolejowe stacje przeładunkowe. Grunty nie cieszące się zainteresowaniem inwestorów są systematycznie wyłączane z granic W-M SSE a w ich miejsce włączane są tereny spełniające oczekiwania przedsiębiorców. Na terenie Strefy W-M SSE funkcjonowało na dzień 30.09.2012 r.:

- a) 56 przedsiębiorstw posiadało ważne zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej,
- b) 34 przedsiębiorstwa prowadziły działalność gospodarczą,
- c) poziom nakładów inwestycyjnych wyniósł prawie 3 mld zł,
- d) powstało 7 682 nowych miejsc pracy.

2) Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna S. A.⁶⁰

Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna to specjalnie przygotowane tereny inwestycyjne, na których przedsiębiorcy krajowi i zagraniczni prowadzą działalność gospodarczą na preferencyjnych warunkach. Suwalska strefa jest jedną z najstarszych stref ekonomicznych w Polsce – działa od 1996 r. Strefą zarządza spółka, której akcjonariuszami są między innymi samorządy miast: Suwałk, Ełku i Gołdapi. Dzięki prowadzonej polityce na obszarze strefy powstały nowoczesne dzielnice przemysłowe. Grunty oferowane inwestorom do sprzedaży wyposażone są w pełną infrastrukturę techniczną, posiadają również miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego. Obszar działania SSSE S.A. to również Podstrefa Grajewo gdzie swoją produkcję umieścił Pfleiderer MDF, Podstrefa Małkinia Górna z fabryką firmy Rockwool Polska, oraz Podstrefa Białystok. Lokalizacja strefy w Polsce Wschodniej (województwo warmińsko-mazurskie i podlaskie), w sąsiedztwie granic z Litwą, Rosją i Białorusią, profesjonalnie przygotowane tereny inwestycyjne i ulgi podatkowe to niewątpliwe atuty strefy. Dogodne połączenia drogowe i kolejowe ze wszystkimi regionami Polski oraz projektowane: droga ekspresowa Via Baltica oraz linia kolejowa Rail Baltica – najważniejsze szlaki komunikacyjne łączące kraje skandynawskie i Europę Wschodnią z południową i zachodnią częścią kontynentu podnoszą atrakcyjność inwestycyjną strefy.

⁵⁹ wykorzystano materiał: http://www.investinwarmiaandmazury.pl/Specjalne_Strefy_Ekonomiczne

⁶⁰ wykorzystano materiał http://www.investinwarmiaandmazury.pl/Specjalne_Strefy_Ekonomiczne

Działalność gospodarcza na terenie suwalskiej strefy prowadzona jest w oparciu o preferencje podatkowe. Wysokość ulg w podatku dochodowym obowiązujących w SSSE (najwyższa w Polsce)⁶¹:

- 70 % poniesionych nakładów inwestycyjnych - dla małych przedsiębiorców,
- 60 % poniesionych nakładów inwestycyjnych - dla średnich przedsiębiorców,
- 50 % poniesionych nakładów inwestycyjnych - dla dużych przedsiębiorców.

a) **Podstrefa Ełk** to dzielnica przemysłowa miasta, oferująca inwestorom krajowym i zagranicznym specjalnie przygotowane tereny pod inwestycje produkcyjne lub usługowe. Grunty sprzedawane inwestorom są profesjonalnie przygotowane do poprowadzenia szybkiego procesu inwestycyjnego. *Każda działka ma dostęp do asfaltowej drogi i wyposażona jest w pełną infrastrukturę techniczną. GPZ zlokalizowany w sąsiedztwie zapewnia bezproblemowy pobór energii elektrycznej. Podstrefa Ełk zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 16 i 65 - czteropasmowej obwodnicy miejskiej oraz zelektryfikowanego węzła kolejowego z zespołem bocznic przeładunkowych. Działa tu placówka Urzędu Celnego, oraz liczne firmy spedycyjne. Inwestorzy w Podstrefie Ełk reprezentują kapitał: polski, niemiecki, szwajcarski, austriacki. Przedsiębiorcy mogą liczyć na życzliwe wsparcie samorządu lokalnego. Władze miasta skracają procedury administracyjne do minimum, oferują również ulgę w podatku od nieruchomości. Obszar podstrefy to ok. 105 ha. Do sprzedaży oferuje się ok. 24 ha⁶².* Obecnie w obszarze podstrefy Ełk funkcjonuje 28 podmiotów.

b) **Podstrefa Gołdap**⁶³ - obejmuje obszar ponad 57 ha, położony w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia granicznego z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. Jest to całodobowe przejście drogowe towarowo-osobowe. Do terenów podstrefy prowadzi droga krajowa nr 65, która zgodnie z planami zostanie włączona będzie do obwodnicy Gołdapi. Zdecydowana większość powierzchni podstrefy została sprzedana już inwestorom. Przedsiębiorcy na terenie Podstrefy Gołdap prowadzą różnorodną produkcję od suchych zapraw tynkowych, mebli i wyrobów metalowych, do kopert, opakowania z tektury, a także sprzętu pływającego (szczegółowy wykaz przedsiębiorstw zawarto w poniższej tabeli). Podstrefa dysponuje jeszcze terenami o powierzchni ok. 10 ha, przygotowanymi do zbycia dla potencjalnych inwestorów.

W szerokim ujęciu województwo warmińsko-mazurskie charakteryzuje się aktywnością w zakresie rozwoju. Głównym zadaniem powinna być integracja poszczególnych instytucji wspierających biznes i powiązania ich ze strategicznymi obszarami rozwojowymi województwa, które wypływałyby z potencjału endogenicznego województwa. Należy także zwrócić uwagę, że istotne jest tworzenie warunków dla powstawania tworzenia wiedzy, które powinno stanowić priorytet i decyduje o tym czy gospodarka jest gospodarką jest gospodarką pierwszo czy drugoligową. Od rozwiązań instytucjonalnych zależy czy rozwój realizowany będzie według modelu niszy.

⁶¹ Ibidem

⁶² <http://www.ssse.com.pl>

⁶³ <http://www.ssse.com.pl>

Przykładem dobrej praktyki jest Projekt systemowy Samorządu województwa warmińsko-mazurskiego pn. „Regionalny System Usług- Sieć InnoWaMa” realizowany w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013. Projekt skierowany został do IOB (ok. 25 wiodących instytucji) (fundacje, stowarzyszenia, agencje, instytucje sfery B+R, inst. finansowe, fundusze pożyczkowe itp.), które spełniły tzw. „kryteria wejścia do Sieci”. Kryteria te ustanowione zostały przez Regionalny Komitet Sterujący ds. Regionalnej Strategii Innowacyjności⁶⁴. Celem główny realizowanego projektu jest realizacja następujących celów szczegółowych⁶⁵:

- *podniesienie jakości i zwiększenie oferty usług świadczonych przez 25 instytucji IOB odpowiadających potrzebom przedsiębiorstw,*
- *poprawa umiejętności komunikowania się i współpracy pomiędzy IOB a podmiotami sfery naukowo-badawczej,*
- *zidentyfikowanie i wypromowanie nowych usług, dobrych praktyk wspierających rozwój innowacji w ramach RSU,*
- *wypromowanie nowego mechanizmu współpracy pomiędzy MŚP, IOB i sferą B+R,*
- *wypromowanie RSU jako sieci IOB oraz prowadzonych przez nią działań na rzecz zwiększenia innowacyjności MŚP oraz wzmacnianie współpracy ze środowiskiem naukowo-badawczym.*

Podsumowując należy stwierdzić, że województwo warmińsko-mazurskie charakteryzuje się aktywnością społeczno-gospodarczą i posiada dogodne warunki dla rozwoju przedsiębiorczości, jednakże w celu intensyfikacji efektów działalności wskazane jest tworzenie powiązań sieciowych w układzie: jednostka samorządu terytorialnego – przedsiębiorstwa – ośrodki naukowe – IOB.

2.3 Uwarunkowania rozwoju turystyki województwa warmińsko-mazurskiego ze szczególnym uwzględnieniem miasta Ełk i jego okolic

2.3.1 Uwarunkowania rozwoju turystyki województwa warmińsko-mazurskiego

Województwo warmińsko-mazurskie położone jest w północno-wschodniej części Polski i swoim terytorium obejmuje Warmię, Mazury, wschodnią część Żuław Wiślanych oraz fragmenty Powiśla. Województwo charakteryzują szczególne walory przyrodnicze, przede wszystkim duże obszary leśne, duża liczba jezior oraz różnorodna fauna i flora. Znajdują się tutaj największe jeziora w Polsce. Jezioro Jeziorak to również najdłuższe polskie jezioro, na którym znajduje się największa śródlądowa wyspa Europy – Wielka Żuława. Jeziora łączy sieć kanałów i rzek, tworząc wielokilometrowy system szlaków wodnych, które sprzyjają uprawianiu sportów wodnych. Miłośnicy żeglarstwa, kajakarstwa, wędkowania

⁶⁴ <http://ris.warmia.mazury.pl>, data dostępu 2012-11-27

⁶⁵ Ibidem.

i nurkowania mogą znaleźć wiele interesujących miejsc. Kanał Elbląski z systemem pochylni umożliwiającym przemieszczanie statku po lądzie jest jedną z głównych atrakcji. W 2009 r. Lasy i puszcze, z licznymi parkami krajobrazowymi, rezerwatami i pomnikami przyrody oraz z żyjącymi dziko zwierzętami to oazy ciszy i spokoju. W lasach można spotkać między innymi łośie, bobry i żubry. Region zamieszkują także liczne gatunki ptaków, w tym bociany, łabędzie, kormorany, głuszce i żurawie. Obszary prawnie chronione stanowią 46,7% powierzchni województwa. Największym kompleksem leśnym jest porośnięta lasami sosnowymi i świerkowymi Puszcza Piska zajmująca obszar około 1 000 km². Najpiękniejsze krajobrazy objęte są ochroną w jednym z ośmiu znajdujących się na terenie województwa parków krajobrazowych, a najcenniejsze obiekty przyrodnicze objęte są ochroną rezerwatową. Środowisko naturalne Warmii i Mazur jest mało przekształcone i mało zanieczyszczone.

Obszar warmińsko-mazurskiego (z wyjątkiem gminy Kisielice) wraz z województwem podlaskim oraz niektórymi gminami województwa mazowieckiego, pomorskiego i kujawsko-pomorskiego należy do najczystszej części Polski: *Zielone Płuca Polski*. Podstawą wyodrębnienia tego regionu są unikatowe w skali kraju i Europy cechy środowiska przyrodniczego.⁶⁶

Województwo warmińsko-mazurskie jest dla Polaków jednym z ważniejszych regionów turystycznych w Polsce. Obok morza i gór, mazurskie jeziora traktowane są jako cel wyjazdów wypoczynkowych w kraju. Nie całe województwo uchodzi za idealne miejsce turystyczne choćby z walorów środowiska lub niedostępności bazy turystyczno rekreacyjnej.

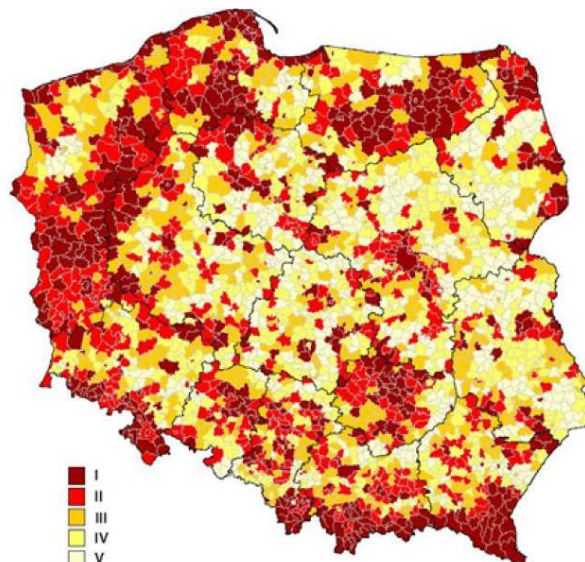
Przedstawione walory turystyczne województwa oraz tradycje związane z funkcjonowaniem sektora turystycznego powodują, że duża liczba gmin województwa zaliczana jest do najlepszych w Polsce pod względem rozwoju funkcji turystycznej (mapa 6).⁶⁷

⁶⁶ Por. Strategia rozwoju turystyki województwa warmińsko-mazurskiego Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn – czerwiec 2010.

⁶⁷ *Strategia rozwoju społeczno - gospodarczego województwa warmińsko - mazurskiego do roku 2025. Projekt.* <http://strategia2025.warmia.mazury.pl/> za: Derek M. (2012), *Wskaźnik funkcji turystycznych gmin w Polsce*, Geoprofit, Warszawa (raport: www.georprofit.eu).

Mapa 6

Poziom rozwój funkcji turystycznej w gminach, FT 2010

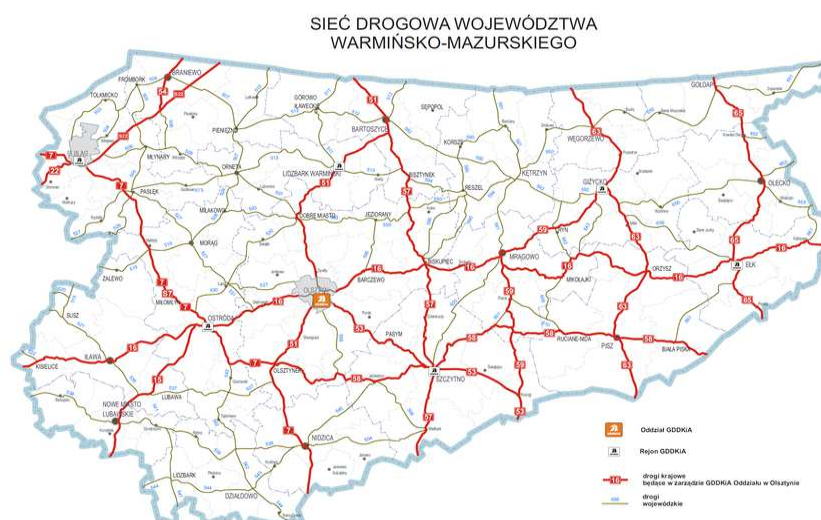


Źródło: Derek M. (2012), *Wskaźnik funkcji turystycznych gmin w Polsce*, Geoprofit, Warszawa

Województwo pozostaje dobrze skomunikowane z resztą Polski. Drogi krajowe 7, 15, 16, 53, 61, 63, 65 pozwalają na swobodną komunikację (jeżeli pominiemy stan i jakość dróg) regionu z Polską centralną oraz obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej (mapa 7). Rozbudowanie kanałów komunikacyjnych poprawi dostępność turystyczną obszaru.

Mapa 7

Sieć drogowa województwa warmińsko-mazurskiego



źródło: www.gddkia.gov.pl

Alternatywnym środkiem transportu jest kolej. Połączenia torowe Olsztyna ze wszystkimi większymi miastami w Polsce, połączenia do Elbląga i Ełku, węzeł kolejowy w Iławie, stanowią dodatkowe możliwości dojazdu turystów.

Atrakcyjność województwa pod względem walorów kulturowych obejmuje:

- **Architekturę obronną:** zamki w Barcianach, Nidzicy, Rynie, Kętrzynie, Ostródzie, a także w Węgorzewie i inne. Z kolei zamki biskupów warmińskich to przede wszystkim Olsztyn, Frombork, Reszel i Lidzbark Warmiński.
- **Architekturę sakralną:** Zespół klasztorny w Wojnowie Sanktuarium Maryjne w Gietrzwałdzie, kościół w Barcianach, Sanktuarium Maryjne w Świętej Lipce.
- **Dwory i Pałace :** rezydencja biskupów warmińskich w Smolajnach, zespół pałacowo-parkowy usytuowany nad Jeziorem Bęskim, dobra rycerskie w Drogoszach, dworek położony w Dunajku.

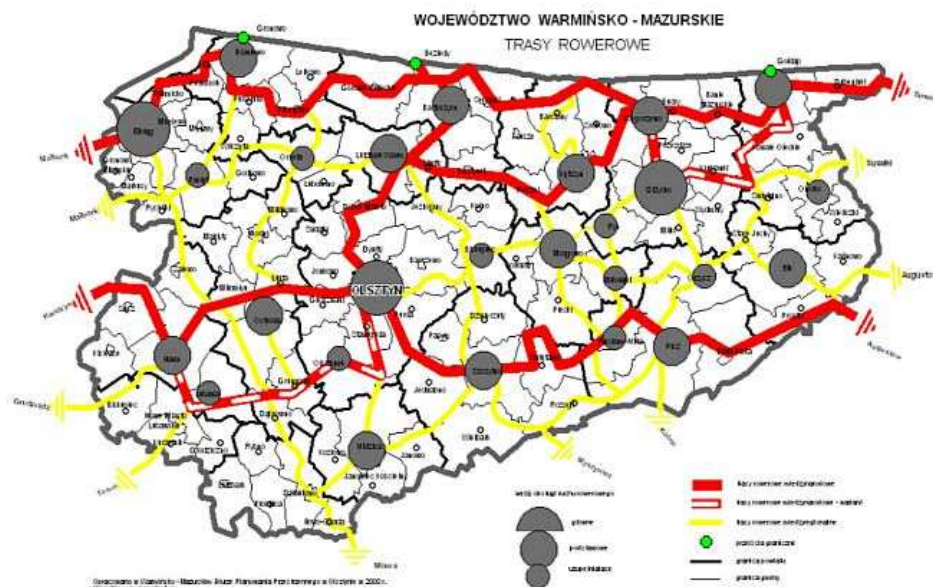
W województwie warmińsko-mazurskim łączna długość szlaków turystycznych wynosi 1792 km. Większe zgrupowania szlaków pieszych występują w okolicach Olsztyna, Elbląga, Iławy i Ostródy oraz Ełku. Najważniejsze z nich to: Kopernikowski (odcinek Olsztyn-Elbląg 237 km), Szlak św. Jakuba (ok. 130 km). Lidzbark Warmiński – Gierłoż (85 km), Szlak im. Melchiora Wańkowicza (59 km), Szlak Napoleona (41 km), Do źródeł Łyny (49 km), Olsztynek – Grunwald (22 km), Na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego częściowo przebiegają transeuropejskie trasy turystyki pieszej. Są to odcinki Europejskiego Długodystansowego Szlaku Pieszego E-9 (powiaty: m. Elbląg, elbląski, braniewski) i Europejskiego Długodystansowego Szlaku Pieszego E-11 powiaty: nowomiejski, iławski, ostródzki, olsztyński, m. Olsztyn, lidzbarski, bartoszycki, kętrzyński, giżycki, węgorzewski, gołdapski).⁶⁸ Oprócz typowych szlaków turystycznych należy wspomnieć o sieci szlaków rowerowych, które w znaczący sposób pomagają rozwijać turystykę rowerową. Trasy międzyregionalne na obszarze województwa zostały poprowadzone tak, aby zapewnić powiązanie Warmii i Mazur z przyległymi województwami oraz zapewnić spójność tras międzynarodowych na naszym obszarze. Poprowadzone zostały przez tereny o różnorodnym bogactwie kulturowym i przyrodniczym. Łączna długość zaprojektowanych tras na obszarze województwa wynosi 1.160 km, w tym po drogach utwardzonych 247 km, po nieczynnych torowiskach 119 km (mapa 8)⁶⁹.

⁶⁸ Strategia rozwoju turystyki województwa warmińsko-mazurskiego Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn czerwiec 2010.

⁶⁹ Ibidem.

Mapa 8

Województwo warmińsko-mazurskie - trasy rowerowe

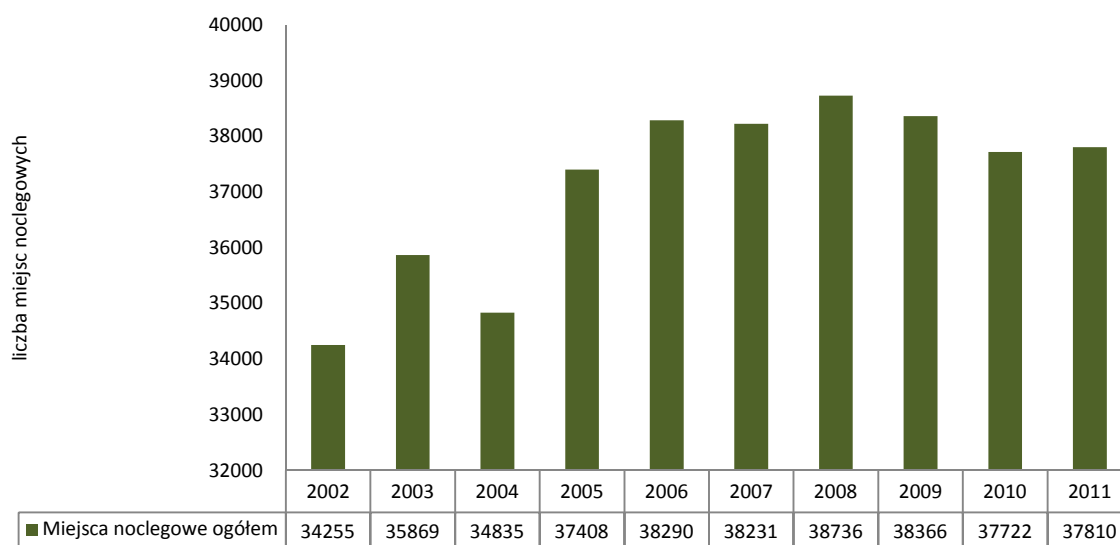


źródło www.wmbpp.olsztyn.pl

Istotnym elementem dla rozwoju turystyki jest baza noclegowa. W roku 2005 można zaobserwować znaczny wzrost liczby miejsc noclegowych z 34835 do 37408. W latach 2005 do 2008 zanotowano kolejne, ale już umiarkowane wzrosty, a od roku 2009 umiarkowany spadek liczby miejsc noclegowych (wykres 21).

Wykres 21

Województwo warmińsko-mazurskie miejsca noclegowe ogółem

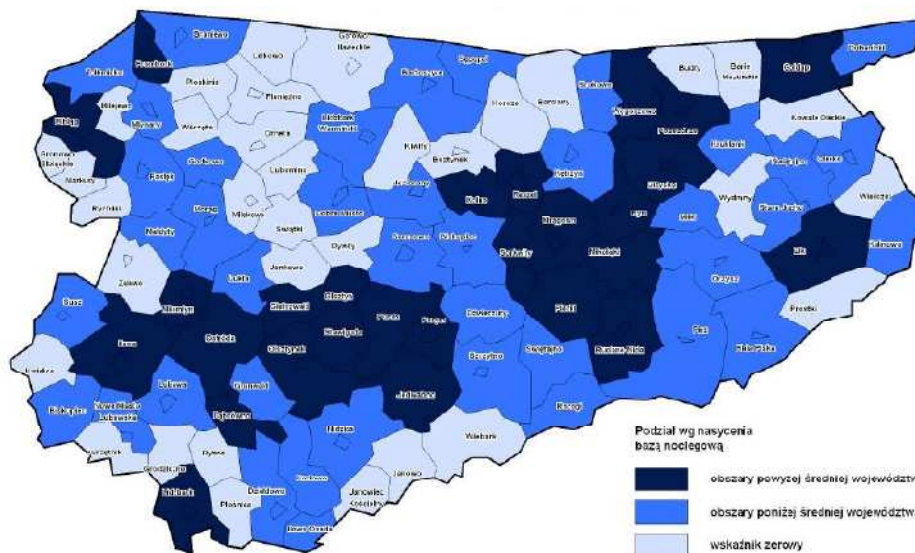


Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Poziom nasycenia bazą noclegową na terenie województwa warmińsko-mazurskiego przedstawiono na mapie 9.

Mapa 9

Nasycenie bazą noclegową w województwie warmińsko-mazurskim

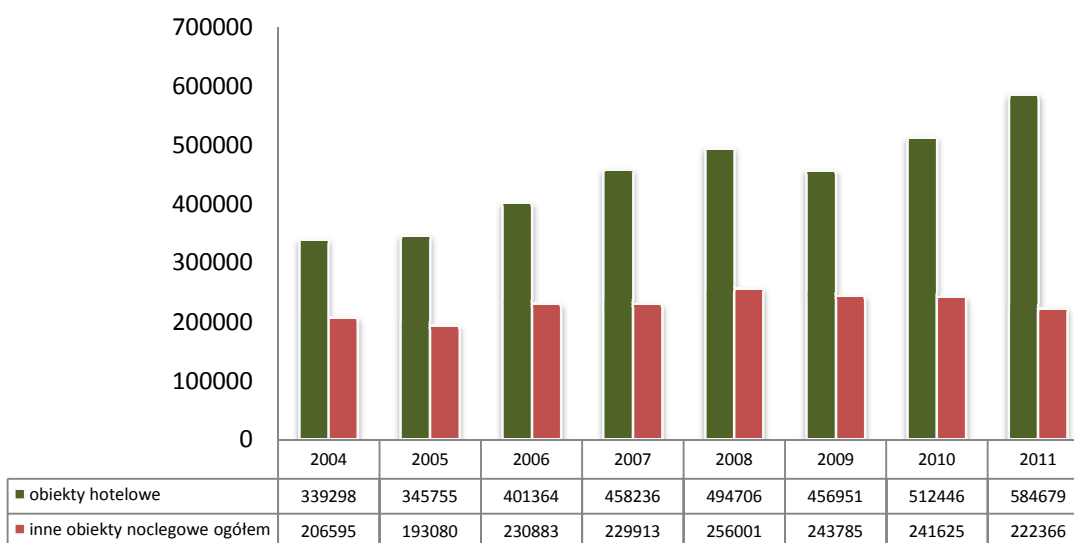


Źródło: Analiza rozmieszczenia funkcji turystycznej w województwie warmińsko-mazurskim uszczegółowienie, Olsztyn czerwiec 2008r.

Od 2004 roku następuje stabilny wzrost osób, które zatrzymały się na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. W roku 2011 z bazy noclegowej oferowanej przez hotele skorzystało 584 tys. osób, z bazy oferowanej przez pozostałe obiekty 222 tys. osób (wykres 22).

Wykres 22

Korzystający w województwie warmińsko – mazurskim z bazy noclegowej rezydenci (Polacy)

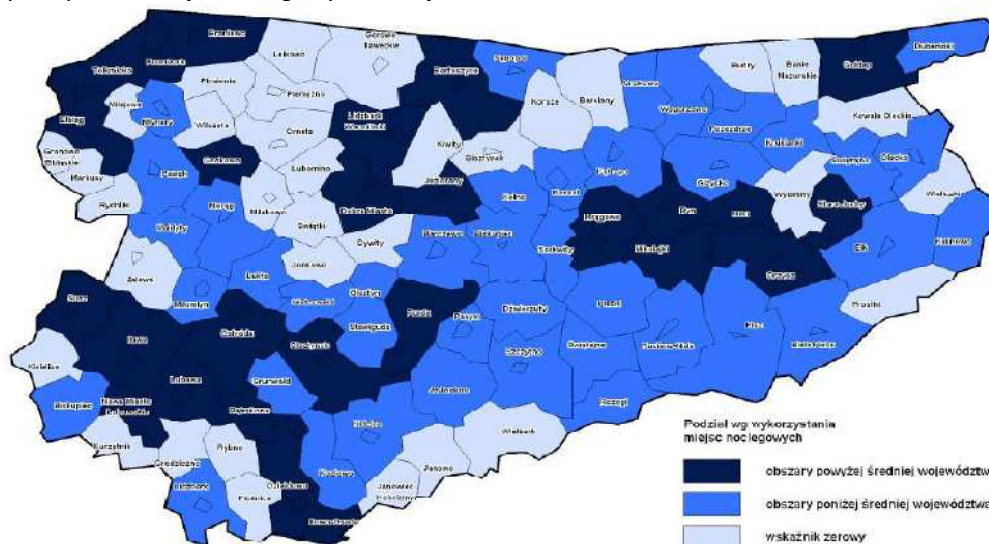


Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Poziom wykorzystania miejsc noclegowych w skali województwa przedstawia mapa 10.

Mapa 10

Poziom wykorzystania miejsc noclegowych w województwie warmińsko-mazurskim



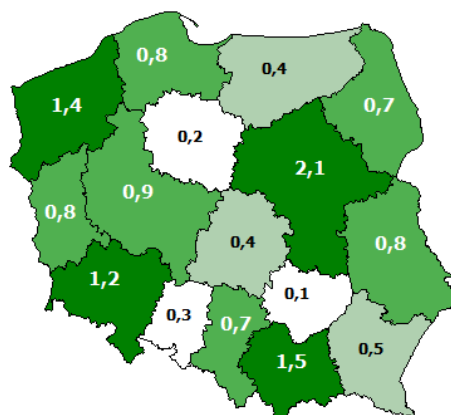
Źródło: Analiza rozmieszczenia funkcji turystycznej w województwie warmińsko-mazurskim uszczegółowienie, Olsztyn czerwiec 2008.

Województwo warmińsko – mazurskie cieszy się ograniczonym zainteresowaniem turystów zagranicznych. Pomimo obserwowanego w ostatnich latach wzrostu liczby turystów odwiedzających województwa Polski Wschodniej, liczba osób odwiedzających warmińsko – mazurskie ulega systematycznemu zmniejszeniu i należy do najniższych w kraju (mapa 11).

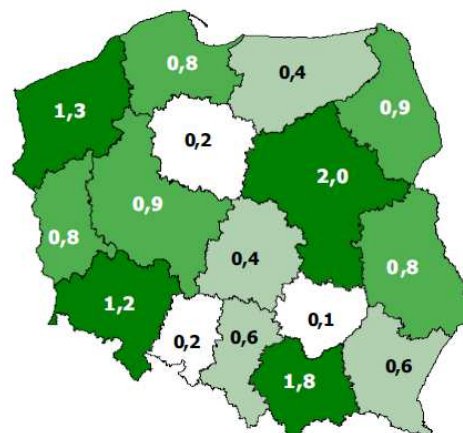
Mapa 11

Liczba wizyt turystów zagranicznych według województw (w mln)

2009 rok



2010 rok



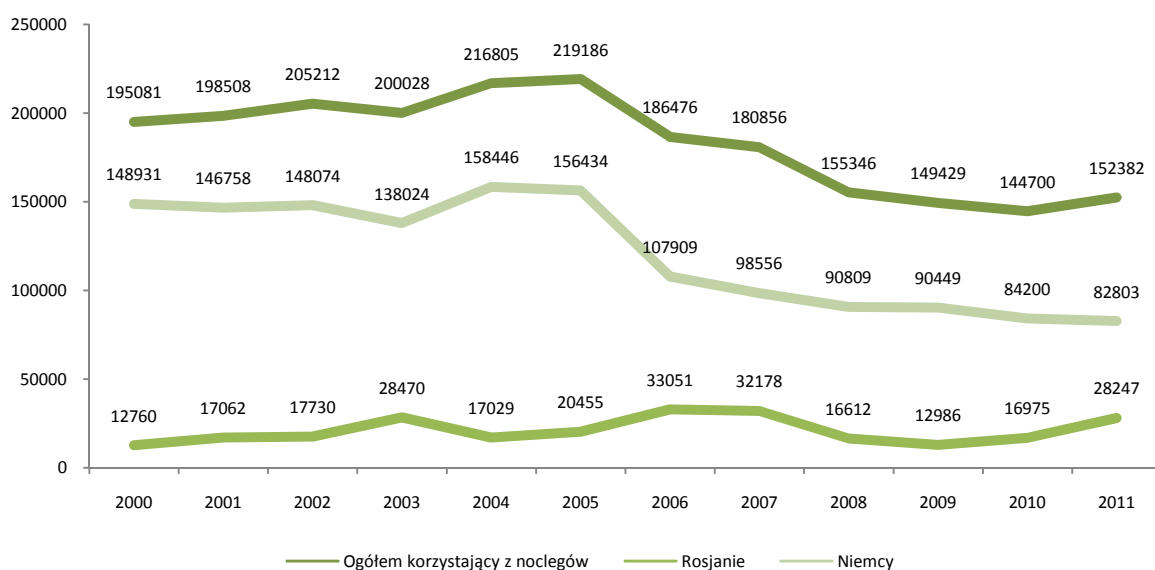
Źródło: Instytut Turystyki, <http://www.intur.com.pl/instytut.php?nr=7>

Spadek zainteresowania województwem warmińsko-mazurskim ze strony obywateli innych państw potwierdzają także dane dotyczące liczby obcokrajowców korzystających z obiektów zbiorowego zakwaterowania. W latach 2000 – 2011 liczba odwiedzających województwo obcokrajowców korzystających z obiektów zbiorowego zakwaterowania uległa zmniejszeniu do poziomu 152 tysięcy, tj. o blisko 25% w stosunku do roku 2000 i 30% w stosunku do roku 2005. Spadek ten jest następstwem zmniejszenia się liczby odwiedzających Warmię i Mazury Niemców stanowiących ponad 50% obcokrajowców korzystających z miejsc noclegowych. Od roku 2000 obserwuje się wzrost liczby korzystających z obiektów zbiorowego zakwaterowania Rosjan stanowiących 20% turystów (wykres 24). Liczne odwiedziny obywateli niemieckich w województwie warmińsko-mazurskim mają uzasadnienie historyczne. Zwiększanie się liczby odwiedzających województwo Rosjan jest następstwem rozwoju współpracy i handlu z obwodem Kaliningradzkim.

Analiza przyczyn spadającego zainteresowania turystów zagranicznych Warmią i Mazurami wykracza poza zakres niniejszego opracowania. Należy jednak zwrócić uwagę, iż problem jest istotny z punktu widzenia prognozy ruchu pasażerskiego dla lotniska w powiecie ełckim i analizy korzyści ekonomicznych z niego wynikających dla regionu. Znaczącą część prognozowanego ruchu pasażerskiego dla lotniska stanowią turyści zagraniczni. Potencjalnymi przyczynami obserwowanego zjawiska mogą być nieznanostwo oferty turystycznej Mazur (brak działań promocyjnych województwa poza granicami Polski) lub brak atrakcyjności regionu dla turysty zagranicznego. W pierwszym ze wskazanych przypadków problem jest stosunkowo łatwy do rozwiązania i wymaga podejmowania działań promocyjnych. Druga ze wskazanych przyczyn wymaga przebudowy oferty turystycznej, co wiąże się z potężnymi nakładami finansowymi i wymaga dziesięcioleci.

Wykres 23

Obcokrajowcy korzystający z turystycznych obiektów zbiorowego zakwaterowania w województwie warmińsko – mazurskim w latach 2000 - 2011



Źródło: BDL GUS KOD: 6285505011

Rozwój turystyki w województwie warmińsko-mazurskim wymaga rozbudowania oferty atrakcji niezależnych od warunków pogodowych (wszelkiego rodzaju parki rozrywki, ośrodki sportowe). Ważnym elementem jest rozwój istniejących i powstawanie nowych szlaków turystycznych. Wprowadzenie funkcji uzdrowiskowej, promocja Mazur Garbatych jako najczystszej i najmniej poznanej części województwa, uwypuklenie unikalnych walorów środowiska i atrakcji turystycznych, nacisk na mniej popularne formy wypoczynku (wypoczynek aktywny, sporty ekstremalne itp.)⁷⁰ skutecznie poprawią atrakcyjność turystyczną terenu.

2.3.2 Uwarunkowania rozwoju turystyki miasta Ełk i jego okolic

Miasto Ełk posiada potencjał turystyczny, który tworzą:

- a) zasoby historyczno - kulturowe (zabytki, muzea, teatry, imprezy folklorystyczne),
- b) zasoby przyrodnicze,
- c) wydarzenia sportowo – rekreacyjne.

Wśród zasobów historycznych miasta Ełk, stanowiących element oferty turystycznej wymienić należy:

- Zamek krzyżacki – położenie: Jezioro Ełckie, data powstania: 1398-1406 przez Ulryka von Jungingena. Składał się z budynku głównego i przedzamcza. We wschodniej części wyspy znajdował się budynek główny i strażnica, w zachodniej - budynki gospodarcze. Wielokrotnie niszczone i przebudowywane. Obecnie zupełnie zatracił swój pierwotny wygląd - jest niszczącą budowlą. Wyspę łączyły z miastem drewniane mosty zwodzone. W XIX w. na zachodnim brzegu jeziora usypano groblę, a w roku 1910 wybudowano nowy most, który służy do dzisiaj;
- Kolej wąskotorowa - unikalna atrakcja turystyczna. Zabytkowa kolej wąskotorowa organizuje przejazdy turystyczne przez miejscowości Mrozy, Regielnica, Kałęczyny, Laski Małe i Sypitki. Muzeum kolejnictwa. Tuż przy stacji Ełckiej Kolei Wąskotorowej mieści się skansen pszczelarski;
- Wieża ciśnień – rok powstania 1895; jeden z najbardziej charakterystycznych obiektów; punkt widokowy na panoramę miasta. Kiedyś jeden z elementów umożliwiających zaopatrywanie mieszkańców Ełku w wodę. Dziś pełni wyłącznie rolę atrakcji turystycznej. Znajduje się w niej muzeum o nazwie "Muzeum Kropli Wody";
- Katedra pw. św. Wojciecha – wzniesiona w 1853 w stylu neogotyckim. Po przebudowie w roku 1895 uzyskała obecną formę architektoniczną. W 1955 r. odnowiona i odmalowana. Założony na planie wydłużonego prostokąta, trójnawowy, czteroprzęsłowy. Od południa zakończony pięciobocznym prezbiterium z dwiema zakrystiami. Od strony północnej poprzedzony kwadratową wieżą. Korpus przykryty dachem dwuspadowym, prezbiterium - dachem wielospadowym, zakrystie - dachami

⁷⁰P. Schilling Analiza rozmieszczenia funkcji turystycznej w województwie warmińsko-mazurskim, publikacja elektroniczna www.wmbpp.olsztyn.pl

pulpitowymi. Wieża zwieńczona hełmem wiciowym. Bryłę urozmaicają uskokowe skarpy. Sklepienia nad nawami i prezbiterium - krzyżowe na gurtach;

- Kościół NSPJ zbudowany w stylu neogotyckim w latach 1847 - 1850. Na tym samym miejscu do 1525 roku stał kościół św. Katarzyny patronki Zakonu Krzyżackiego. Codziennie w południe z wieży kościoła rozbrzmiewa hymn Ełku.
- Kościół Chrześcijan Baptystów - wzniesiony został w roku 1908, styl neogotycki, usytuowany przy ul. 3 Maja. Jest murowany z cegły, nieotynkowany, na rzucie prostokąta.
- Park miejski - centralny punkt parku stanowi zabytkowa fontanna, urokliwe lamperie i zdobione ławki. Od strony południowej pomnik Michała Kajki (1858-1940) - ludowego poety mazurskiego, odsłonięty w 1958 r. Po przeciwnej stronie pomnik poświęcony Poległym za Wolną i Niezawisłą Polskę.
- Plac Jana Pawła II - w centralnym punkcie znajduje się pomnik Jana Pawła II, mierzący 5 m - najwyższa figura w Polsce przedstawiająca wizerunek Ojca św. Ustawiony na pamiątkę odwiedzin Papieża Polaka, Jana Pawła II, który w dniu 08.06.1999 w tym miejscu odprawił Mszę Świętą.⁷¹

Elementem oferty kulturalnej miasta są wydarzenia artystyczne, imprezy folklorystyczne oraz wydarzenia sportowo – rekreacyjne. W Ełku działa czternaście instytucji kulturalnych, w tym Ełckie Centrum Kultury, Miejski Teatr im. Józefa Węgrzyna w Ełku, Ełcki Teatr Tańca oraz Teatr 30 Minut. Realizowanych jest wiele imprez kulturalnych wśród których wymienić należy Folklorystyczny Festiwal Dzieci i Młodzieży TĘCZA, Festiwal Tańca Współczesnego IMPRESJE, Festiwal Teatrów Plenerowych EŁK, Festiwal Sztuk Pirotechnicznych „Ełk, Ogień i Woda”, Mazurskie Lato Kabaretowe MULATKA. Wśród imprez kulturalnych organizowanych w Ełku uwagę zwraca także „Podróż ze smakiem” - przejazd pochodzącą z początku XX w. Ełcką Koleją Wąskotorową do miejscowości Sypitki – połączony z degustacją tradycyjnych potraw mazurskich⁷² oraz letnie festiwale kulinarne organizowane w Ełku w ramach programu „Ełk – kulinarna stolica Mazur”.

Wśród atrakcji rekreacyjno – sportowych dostępnych dla turystów odwiedzających Ełk wskazać należy trasy rowerowe, szlaki turystyczne, plażę miejską oraz promenadę pieszo – rowerową nad Jeziorem Ełckim. Promenada jest 6-kilometrowym traktem wzdłuż którego zlokalizowane są liczne restauracje i puby, na którym latem organizowane są „Mazurskie Kino pod Gwiazdami”, a także cykl imprez kulturalnych i rekreacyjnych pod hasłem „Spotkajmy się na Promenadzie”. Ponadto na terenie miasta działalność prowadzi park wodny. Niewątpliwą atrakcją oferowaną turystom przez miasto Ełk są odbywające się od 2008 roku *Międzynarodowe Mazurskie Zawody Balonowe*, największa impreza balonowa w Europie Środkowo – Wschodniej.⁷³

Analogicznie do trendów wojewódzkich od roku 2000 obserwuje się wzrost liczby turystów odwiedzających Ełk i powiat Ełcki. Na przestrzeni jedenastu lat w mieście Ełk nastąpił 60% wzrost liczby osób korzystających z noclegów i 40% wzrost ilości noclegów

⁷¹ <http://infoferwiselk.pl/info/turystyka/elk.php>

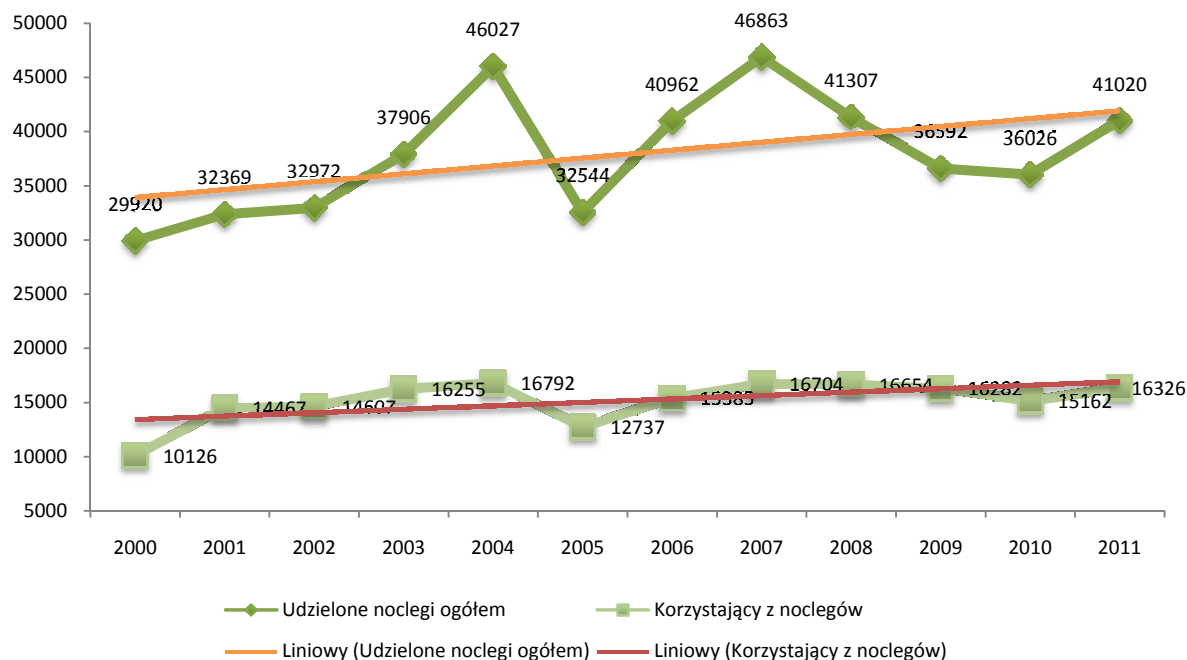
⁷² http://www.egosa.org/files/pdf/egosa_06_01-druk.pdf

⁷³ http://www.egosa.org/files/pdf/egosa_06_01-druk.pdf

(wykres 24). Przyrost liczby turystów odwiedzających Ełk nie ma charakteru liniowego, charakteryzują go znaczące wahania.

Wykres 24

Korzystający z noclegów i udzielone noclegi w mieście Ełk w latach 2000 – 2011



Źródło: BDL GUS KOD: 6285505011

Wzrostowi liczby turystów, liczby udzielanych noclegów i dochodów z turystyki w Ełku towarzyszył rozwój bazy hotelowej. Na tle pobliskich miast turystycznych, miasto Ełk widnieje jako dynamicznie rozwijające bazę noclegową, jednakże miasta Mikołajki, Augustów, Mrągowo czy Giżycko dysponują znacznie większą ilością miejsc noclegowych. Ponadto obiekty hotelowe zlokalizowane na terenie Ełku są obiektami niskiej i średniej jakości. Brak jest hoteli i pensjonatów o wyższym standardzie (w tym obiektów SPA), oferta rekreacyjno – wypoczynkowa hoteli ograniczona jest do minimum.

Tabela 10

Miejsca noclegowe w powiecie ełckim i mieście Ełk na tle pobliskich miast turystycznych (2009 – 2011 r.)

Jednostka terytorialna	Jednostka	2009 r.	2010 r.	2011 r.	Zmiany 2009 r.-2011 r.
miejsca noclegowe w obiektach hotelowych					
powiat ełcki	msc	367	387	365	-0,54%
m. Ełk	msc	127	149	147	+15,75%
m. Augustów	msc	474	518	569	+20,04%
m. Suwałki	msc	0	30	30	0,00% *
m. Giżycko	msc	364	600	655	+79,95%
m. Olecko	msc	127	95	114	-10,24%
m. Mrągowo	msc	1366	1215	1334	-2,34%
m. Mikołajki	msc	2199	1608	1669	-24,10%
miejsca noclegowe w pozostałych obiektach					
powiat ełcki	msc	549	702	653	+18,94%
m. Ełk	msc	371	358	385	+3,77%
m. Augustów	msc	1764	1577	1157	-34,41%
m. Suwałki	msc	971	672	526	-45,83%
m. Giżycko	msc	677	788	621	-8,27%
m. Olecko	msc	434	395	209	-51,84%
m. Mrągowo	msc	300	172	52	-82,67%
m. Mikołajki	msc	458	208	205	-55,24%
miejsca noclegowe – ogółem					
powiat ełcki	msc	916	1089	1018	+11,14%
m. Ełk	msc	498	507	532	+6,83%
m. Augustów	msc	2238	2095	1726	-22,88%
m. Suwałki	msc	971	702	556	-42,74%
m. Giżycko	msc	1041	1388	1276	+22,57%
m. Olecko	msc	561	490	323	-42,42%
m. Mrągowo	msc	1666	1387	1386	-16,81%
m. Mikołajki	msc	2657	1816	1874	-29,47%

*zmiany 2010-2011 r

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Tabela 11

Ilość obiektów zbiorowego zakwaterowania w powiecie ełckim i mieście Ełk na tle pobliskich miast turystycznych (2009 – 2011 r.)

Jednostka terytorialna	Jednostka	2009 r.	2010 r.	2011 r.	Zmiany 2009 r.-2011 r.
obiekty hotelowe					
powiat ełcki	ob.	7	8	8	14,29%
m. Ełk	ob.	4	5	5	25,00%
m. Augustów	ob.	5	7	8	60,00%
m. Suwałki	ob.	0	1	1	100,00%
m. Giżycko	ob.	4	7	8	100,00%
m. Olecko	ob.	4	2	2	-50,00%
m. Mrągowo	ob.	11	10	11	0,00%
m. Mikołajki	ob.	8	9	10	25,00%
inne obiekty zbiorowego zakwaterowania					
powiat ełcki	ob.	5	4	3	-40,00%
m. Ełk	ob.	1	1	1	0,00%
m. Augustów	ob.	16	17	12	-25,00%
m. Suwałki	ob.	9	7	6	-33,33%
m. Giżycko	ob.	6	6	6	0,00%
m. Olecko	ob.	5	6	3	-40,00%
m. Mrągowo	ob.	4	2	1	-75,00%
m. Mikołajki	ob.	2	1	1	-50,00%
ogółem					
powiat ełcki	ob.	4	3	3	-8,33%
m. Ełk	ob.	5	6	6	20,00%
m. Augustów	ob.	21	24	20	-4,76%
m. Suwałki	ob.	9	8	7	-22,22%
m. Giżycko	ob.	10	13	14	40,00%
m. Olecko	ob.	9	8	5	-44,44%
m. Mrągowo	ob.	15	12	12	-20,00%
m. Mikołajki	ob.	10	10	11	10,00%

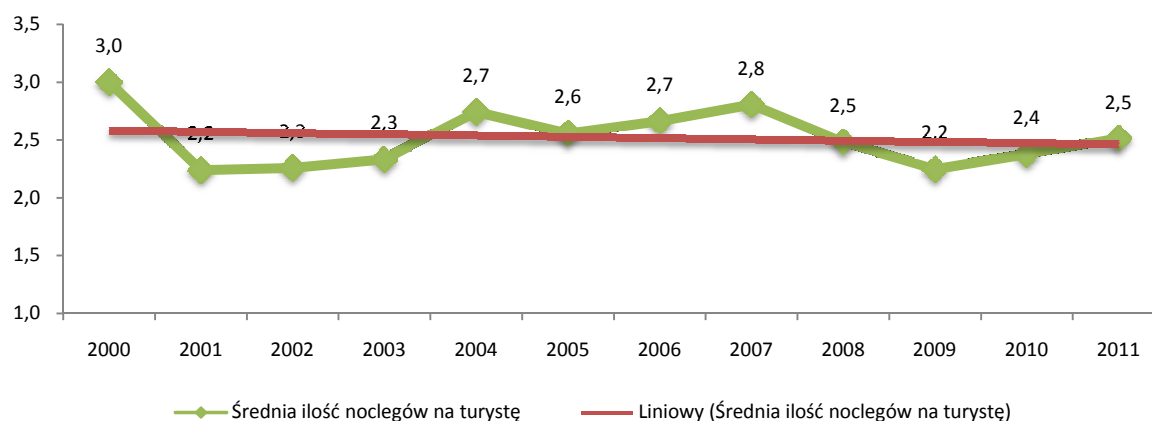
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Negatywnymi obserwowanymi zjawiskami są skracający się czas pobytu turystów w Ełku oraz spadające zainteresowanie Ełkiem turystów zagranicznych. W okresie od roku 2000 średni czas pobytu turysty uległ skróceniu z 3 noclegów do 2,5 noclegu (wykres 25). Jednocześnie ilość turystów zagranicznych odwiedzających Ełk uległa zmniejszeniu z 2,8 tys. w roku 2005 do 2,0 tys. w roku 2011 (wykres 26). Wśród przyczyn zjawiska należy wskazać zarówno niski standard oferty hotelowej, który w coraz mniejszym stopniu zaspokaja oczekiwania turystów, jak również ofertę turystyczną miasta, która nie pozwala

na zatrzymanie przybywającego turysty na dłuższy okres czasu. Podkreślenia wymaga fakt, iż walcząc o turystę krajowego i zagranicznego Ełk staje do konkurencji z ośrodkami turystycznymi na całym świecie.

Wykres 25

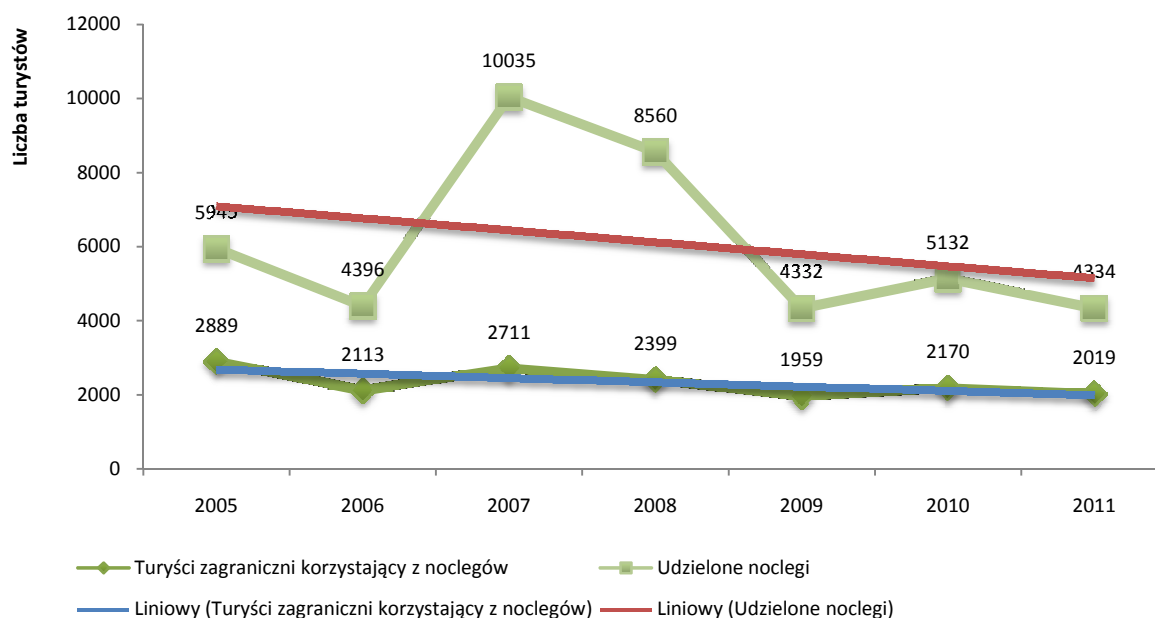
Średnia ilość noclegów na turystę odwiedzającego Ełk



Źródło: BDL GUS KOD: 6285505011

Wykres 26

Turyści zagraniczni korzystający z turystycznych obiektów zbiorowego zakwaterowania w Ełku



Źródło: BDL GUS KOD: 6285505011

Oceniając ofertę kulturalną miasta należy wskazać, iż jest ona bogata i interesująca. W celu poprawy atrakcyjności turystycznej miasta należy w dalszym ciągu promować

imprezy (kulturalne, sportowe), które na stałe wpisują się w kalendarz imprez kulturalnych w Polsce, będące jednoznacznie identyfikowane z Ełkiem i przyciągające „rzesze turystów”. Wypracowane w okresie wielu lat marka i unikalność oferty imprez, staje się istotnym czynnikiem rozwoju turystyki. Uwzględniając działalność planowanego portu lotniczego w powiecie ełckim impreza powinna mieć charakter międzynarodowy.

Ściśle związana z branżą lotniczą jest turystyka biznesowa jako szeroko pojęta działalność na rzecz organizacji biznesowych i innych w zakresie organizowania i obsługi wyjazdów motywacyjnych, szkoleń, podróży biznesowych, targów, sympozjów, konferencji naukowych itp. Turystyka biznesowa wymaga jednak dostępności bazy noclegowej o średnim i wysokim standardzie, dostępności bazy konferencyjnej, wystawienniczej, dobrego skomunikowania z centrami biznesowymi, możliwość atrakcyjnego spędzenia w czasie godzin wolnych, bezpieczeństwa oraz wysokiej jakości świadczonych usług.

W walce o pozyskanie turysty podróżującego prywatnymi samolotami, Mazury stają do konkurencji z największymi kurortami europejskimi i światowymi. Realną konkurencję stanowią także ośrodki turystyczne Mazur (m.in. Mikołajki, Mrągowo). Oferta turystyczna Ełku musi zatem być atrakcyjną na poziomie zbliżonym do oferty tych ośrodków. Fakt posiadania cennych walorów przyrodniczych wydaje się być niewystarczających do pozyskania turysty.

Miasto Ełk posiada duże zasoby kulturalne i rekreacyjne, jednakże potencjał turystyczny miasta nie jest w pełni wykorzystany. Występujące dysproporcje pomiędzy posiadanym potencjałem turystycznym a zakresem jego wykorzystania nie stanowią w przyszłości trwałej przeszkody rozwojowej. Wykorzystanie potencjału w mieście wymaga dalszego wsparcia w zakresie promocji, rozwoju atrakcji turystycznych dostosowanych do oczekiwań potencjalnego turysty (również biznesowego), jak i rozwoju infrastruktury turystycznej (dostępności komunikacyjnej, bazy noclegowej w odpowiednim standardzie).

2.4 Wpływ lotniska w powiecie ełckim na gospodarkę regionu

Lotniska, podobnie jak inne elementy infrastruktury transportowej, należą do obiektów gospodarczych przyczyniających się do pobudzania aktywności społecznej i gospodarczej. W literaturze uznawane są za katalizatory wzrostu gospodarczego. Wśród licznych korzyści wynikających z funkcjonowania lotnisk należy wskazać takie jak kreowanie nowych miejsc pracy, zwiększanie mobilności ludności, podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu, pobudzanie aktywności gospodarczej, sprzyjanie rozwojowi współpracy ekonomicznej, politycznej, naukowo-technicznej i kulturalnej. W wielu przypadkach istnienie lotniska stanowi warunek konieczny dla wyboru danego miejsca jako miejsca inwestycji, siedziby przedsiębiorstwa.⁷⁴ Zaistnienie wskazanych korzyści warunkowane jest wieloma czynnikami, w tym wielkością, charakterem i funkcją lotniska.

⁷⁴ Program rozwoju sieci lotnisk ... op.cit.

Korzyści wynikające z funkcjonowania lotniska o regularnym rozkładzie operacji pasażerskich, zapewniającego ciągłość wykonywania operacji lotniczych w okresie roku będą znacząco większe od korzyści wynikających z funkcjonowania lotnisk lokalnych i lądowisk. Istotne różnice w efektach wynikających z działania lotniska będą także zauważalne pomiędzy lotniskami komunikacyjnymi obsługującymi cały ruch pasażerski (przewoźników FSA i LCC), a tzw. „lotniskami emigracyjnymi” obsługiwanymi wyłącznie przez „tanich przewoźników” i nastawionymi na obsługę ruchu emigracyjnego. Analiza opracowanych strategii rozwoju lotnictwa ogólnego pozwala twierdzić, iż lotniska dla general aviation będą miały pośredni i mniejszy wpływ na rozwój gospodarczy regionów w których będą tworzone. Ograniczone znaczenie lotnisk dla regionów wynika z ich skali. Uwzględniając ich znaczenie dla systemu lotniczego (szkolenie, popularyzacja, funkcjonowanie małych firm) dalszy ich rozwój należy uznać za cenny.⁷⁵ Należy jednocześnie podkreślić, iż analizowane dokumenty wskazują jednoznacznie, iż jednostki samorządu terytorialnego winny wspierać działania podejmowane na rzecz tworzenia lotnisk podejmowane przez stowarzyszenia (aerokluby) i przedsiębiorstwa, samemu unikając angażowania się w tego typu przedsięwzięcia.

Z działalnością lotnisk integralnie pozostają związane zjawiska niekorzystne, wśród których dla Mazur i Ełku szczególne znaczenie będą posiadały koszty środowiskowe (odszkodowania za uciążliwość hałasową, koszty związane z ustanowieniem obszarów ograniczonego użytkowania) i społeczne (protesty społeczności lokalnych bezpośrednio narażonych na uciążliwość hałasową lotnisk⁷⁶).

Całkowity efekt oddziaływania lotniska na rozwój gospodarczy regionu jest składową:

- a) wpływu bezpośredniego lotniska – dochody generowane przez podmioty bezpośrednio związane z lotniskiem (wynagrodzenia netto, składki na świadczenia socjalne, przychody operatora portu netto, przychody pozostałych podmiotów związanych z lotniskiem),
- b) wpływu pośredniego – wydatki pasażerów nierezydentów realizowane podczas pobytu (wydatki na noclegi, wyżywienie, atrakcje turystyczne, zakupy dóbr konsumpcyjnych),
- c) wpływu indukowanego – suma efektów bezpośrednich i pośrednich mnożona przez wartość mnożnika określającego zmianę wartości produkcji, dochodów i zatrudnienia.⁷⁷

Według szacunków Airports Council International (ACI) pasażer przylatujący do danego regionu pozostawia w nim średnio 300 USD.⁷⁸ Badania przeprowadzone nad wpływem portów lotniczych w Polsce na gospodarkę miast i regionów pozwoliły na oszacowanie średniej wartości wpływów na pasażera w przedziale od 1472 zł do 2685 złotych (Poznań – 1472 zł, Warszawa – 2130 zł, Wrocław – 2304 zł, Gdańsk – 1558 zł,

⁷⁵ *Strategia rozwoju lotnictwa cywilnego na Mazowszu (projekt)*. Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa grudzień 2007.

⁷⁶ *Program rozwoju sieci lotnisk ...* op.cit, s. 25.

⁷⁷ S. Huderek-Glapska, *Wpływ portu lotniczego na rozwój gospodarki regionu. Rozprawa doktorska*, UE w Poznaniu, Poznań 2011, s. 160-161.

⁷⁸ https://gapp.pl/uploads/images/img/scntpl/Miedzynarodowy_Port_Lotniczy_Katowice_jako_czynnik_rozwoju_regionu_Artur_Tomasik.pdf

Katowice – 2685 zł).⁷⁹ Dodatkowo wskazane wartości podlegają zróżnicowaniu ze względu na typ lotnictwa. Przeprowadzone w Polsce badania wskazują, iż statystyczny pasażer przybywający w ruchu general aviation pozostawia w regionie jedynie 300 zł, co wynika między innymi z faktu bardzo krótkiego pobytu.⁸⁰

Podstawą szacunku wpływu lotniska w Ełku na gospodarkę miasta i regionu ełckiego jest prognoza ruchu lotniczego sporządzona dla lotniska (por. załącznik 2). Zgodnie z uśrednionymi danymi ACI założono wpływy regionu w przeliczeniu na pasażera przylatującego w ramach ruchu regionalnego i lotów czarterowych w wysokości 300 USD = 1000 złotych (ceny stałe w całym okresie analizy) oraz wpływy na pasażera general aviation w wysokości 300 złotych. Zgodnie z przyjętymi założeniami w wariantie konserwatywnym do roku 2020 uzyskiwane będą korzyści tylko i wyłącznie z ruchu general aviation i będą się one mieściły w przedziale od 66 do 100 tysięcy złotych. W roku 2020 wpływy wzrosną do 379 tys. złotych co będzie następstwem pierwszych operacji ruchu regionalnego. Do roku 2040 wpływy pieniężne z tytułu funkcjonowania lotniska w Ełku wzrosną do 8,2 mln złotych (wykres 27).

W wariantie optymalnym przepływy z tytułu ruchu general aviation zostaną uzyskane w roku 2016, z ruchu regionalnego w roku 2018, a ruchu czarterowego około roku 2026. Przepływy z ruchu general aviation w latach 2016 – 2017 szacowane są na 200 – 280 tys. złotych. W związku z uruchomieniem połączeń regionalnych w roku 2018 przepływy wzrastają do 1,5 mln złotych. Oczekiwane wpływy dla regionu z tytułu funkcjonowania lotniska w roku 2040 szacowane są na 35 mln złotych (wykres 28).

W wariantie najbardziej optymistycznym wpływy z tytułu general aviation uzyskane zostaną przez region już w roku 2015. Podobnie jak w wariantie optymalnym przepływy z ruchu regionalnego uzyskiwane będą od roku 2018 i ruchu czarterowego od 2025 roku. Wielkość oczekiwanych wpływów w skali regionu w roku 2040 szacowana jest na 55 mln złotych (wykres 29).

Rozkład wskazanych korzyści będzie pochodną zachowań podróżnych nierezydentów na Mazurach przybywających przez lotnisko Ełk (wyboru miejsca spędzania wolnego czasu). Fakt, iż lotnisko położone będzie około 20 km poza Ełkiem pozwala twierdzić, iż korzyści uzyskiwane przez samo miasto Ełk będą marginalne. Uzasadnionym pozostaje przyjęcie założenia, iż turyści przybywający na Mazury w ograniczonym zakresie są/będą zainteresowani wypoczynkiem w 60 tysięcznym mieście i będą korzystali z oferty turystycznej oferowanej przez inne miejscowości, co wynika między innymi z faktu, iż oferta turystyczna miejscowości otaczających Ełk – zarówno w zakresie bazy noclegowej, jak i atrakcji turystycznych - jest znacząco ciekawsza. Piloci uprawiający turystykę samolotową korzystając z lotniska w powiecie ełckim z wysokim prawdopodobieństwem będą korzystali z oferty noclegowej gminy Kalinowo.

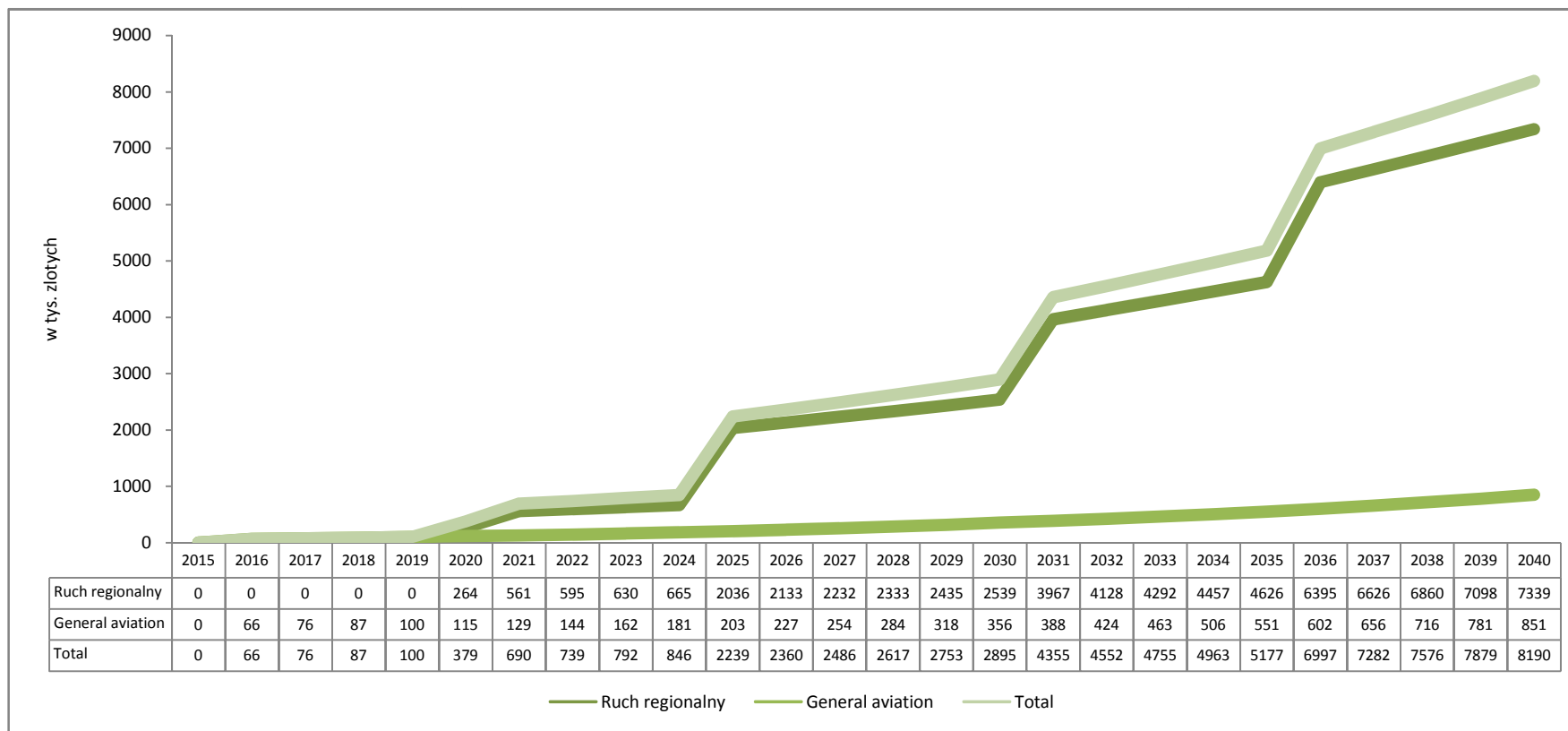
⁷⁹ S. Huderek-Glapska, *Wpływ portu lotniczego na rozwój gospodarki regionu. Rozprawa doktorska*, UE w Poznaniu, Poznań 2011, s. 162.

⁸⁰ M. Rekowski, *Charakterystyka pasażerów MPL Katowice oraz ich wpływ na rozwój MPL Katowice oraz gospodarkę regionu* (cytowane (za:))
https://gapp.pl/uploads/images/img/scntpl/Miedzynarodowy_Port_Lotniczy_Katowice_jako_czynnik_rozwoju_regionu_Artur_Tomasik.pdf

Warunkiem koniecznym dla uzyskania korzyści wynikających z funkcjonowania lotniska w Ełku jest uruchomienie połączeń w ruchu regionalnym i połączeń czarterowych. Wymaga to konsekwentnej realizacji opracowanego planu rozbudowy lotniska, w tym budowy pasa wzlotów o długości nie mniejszej niż 1600 m. Sam ruch general aviation nie będzie miał wpływu na gospodarkę regionu. Przewidywane przepływy pieniężne wynikające z ruchu lotnictwa ogólnego w zależności od wariantu kształtują się w perspektywie roku 2040 w przedziale od 851 tys. złotych w wariantcie konserwatywnym do 8,3 mln złotych w wariantcie optymistycznym. Potencjalnymi korzyściami z ruchu general aviation dla Ełku może być pozyskanie inwestorów, pod warunkiem gdyby ci warunkowali realizację inwestycji istnieniem lotniska. Należy jednocześnie podkreślić, iż rozwój lotniska będzie skutkował znaczącym wzrostem kosztów jego funkcjonowania, a efektywność ekonomiczną podmiot zarządzający lotniskiem osiągnie w perspektywie wielu lat.

Wykres 27

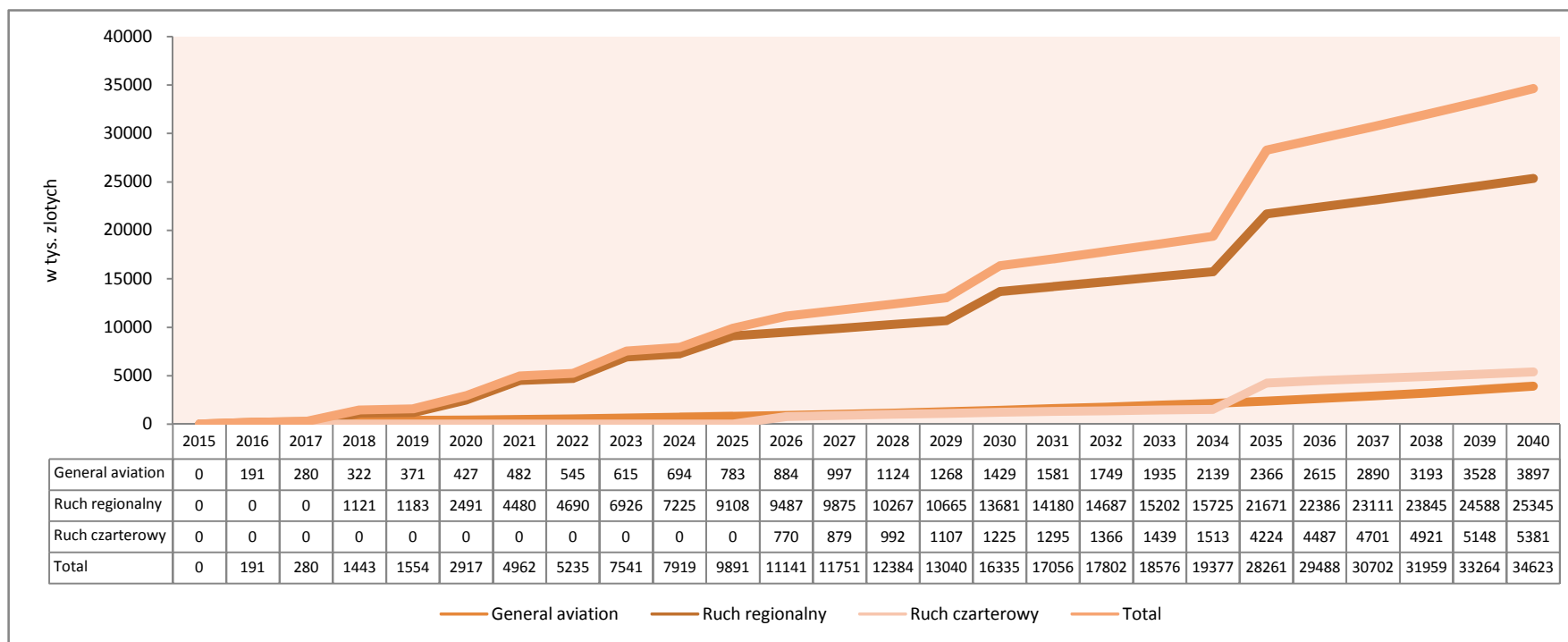
Wpływy pieniężne związane z funkcjonowaniem lotniska Ełk (wariant konserwatywny)


 Ceny stałe - PLN₂₀₁₃

Źródło: opracowanie własne

Wykres 28

Wpływy pieniężne wynikające z funkcjonowania lotniska w Ełku (wariant optymalny)

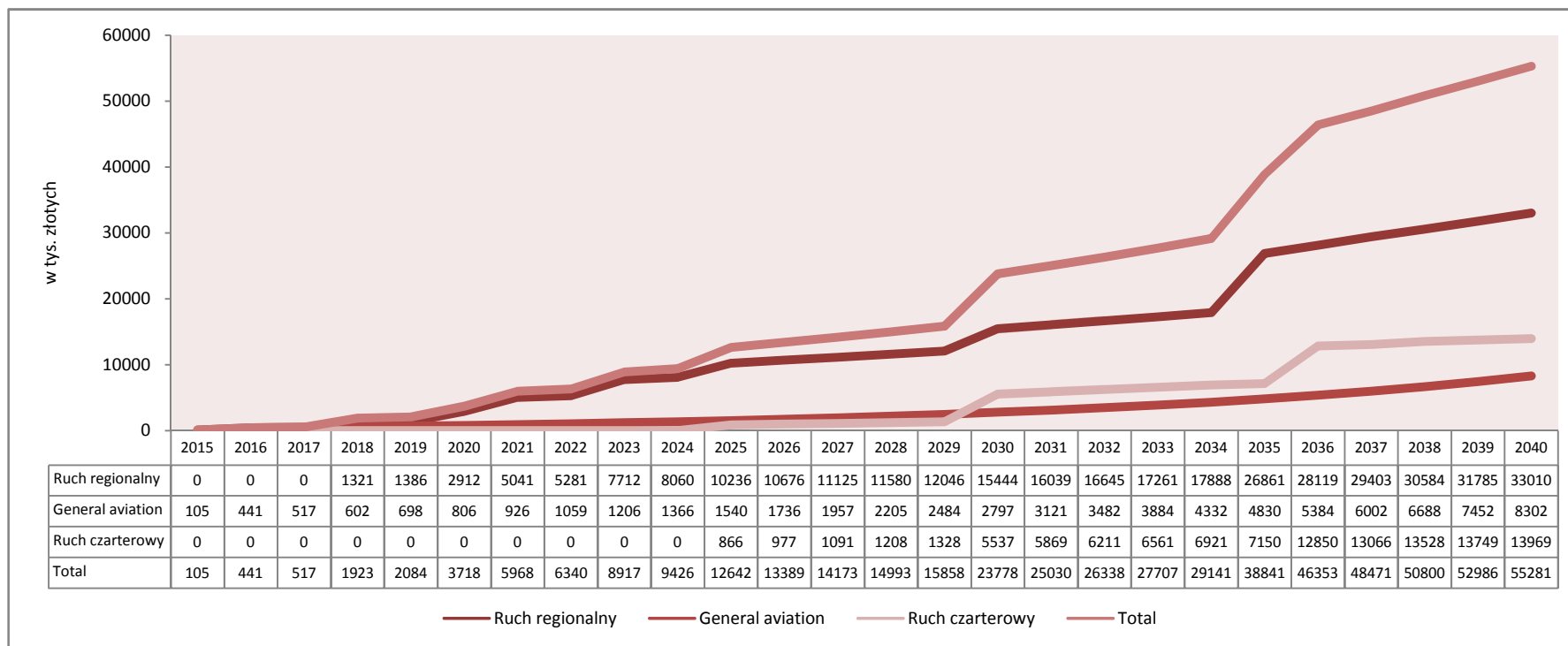


Ceny stałe - PLN₂₀₁₃

Źródło: opracowanie własne

Wykres 29

Wpływy pieniężne wynikające z funkcjonowania lotniska w Ełku (wariant optymistyczny)



Ceny stałe - PLN₂₀₁₃

Źródło: opracowanie własne

3. Analiza uwarunkowań rozwoju lotnictwa na Mazurach – uwarunkowania formalno - prawne

3.1 Wybrane przepisy i uregulowania prawne

1. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. **Prawo lotnicze** (tekst jednolity: Dz.U.2006.100.696 z późn. zm.).
2. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. **Prawo ochrony środowiska** (tekst jednolity: Dz.U.2008.25.150 z późn. zm.).
3. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. **o ochronie przyrody** (tekst jednolity: Dz.U.2004.92.880 z późn. zm.).
4. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. **o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko** (Dz. U.2008.190.1227 z późn. zm.) ;
5. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. **Prawo wodne** (tekst jednolity: Dz.U. 2012.145 z późn. zm.);
6. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. **Prawo budowlane** (tekst jednolity: Dz.U.2010.243.1623 z późn. zm.).
7. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. **o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym** (tekst jednolity: Dz.U.2012.647).
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. **w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska** (Dz.U.2003.130.1192, z późn. zm.); Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 11 lipca 2006 r. **zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska** (Dz.U.2006.134.946).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. **w sprawie sposobu zgłaszania i oznakowania przeszkód lotniczych** (Dz.U.2003.130.1193 z późn. zm.).
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. **w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych** (Dz.U.2004.122.1273, z późn. zm.)
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. **w sprawie ewidencji lądowisk** (Dz.U.2004.118.1238).
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2004 r. **w sprawie wymagań dla lądowisk** (Dz.U.2004.170.1791).
13. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. **w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko** (Dz.U.2010.213.1397).
14. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. **w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku** (Dz.U.2007.120.826 z późn. zm.);

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. **zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku** (Dz.U.2012.1109).
15. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. **w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu** (Dz.U.2010.16.87).
 16. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. **w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dla lotnisk cywilnych** (Dz. U. Nr 130, poz. 859 z późn. zm.).
 17. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. **w sprawie służby informacji lotniczej oraz szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej** (Dz. U. Nr 78, poz. 736).
 18. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2005 r. **w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych** (Dz. U. Nr 197, poz. 1634).
 19. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. **w sprawie wypadków i incydentów lotniczych** (Dz. U. Nr 35, poz. 225).
 20. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003 r. **w sprawie opłaty lotniczej** (Dz. U. Nr 176, poz. 1718 z późn. zm.).
 21. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. Nr 35, poz. 212 z 1959 r. z późn. zm.).
 22. Oświadczenie Rządowe w sprawie mocy obowiązującej załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. Nr 146, poz. 1413 z 2003 r.).
 23. Ogłoszenie tekstu Załącznika Nr 14, tomu I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. Nr 2, Obw. Nr 4, poz. 32, z 2008 r.).
 24. Wprowadzenie do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. Nr 7, Wyt. Nr 8, poz. 78, z 2008 r.).
 25. Wprowadzenie do stosowania Podręcznika Certyfikacji Lotnisk (Dz. Urz. Nr 7, Z. Nr 15, poz. 70, z 2008 r.).
 26. Określenie wzoru instrukcji operacyjnej dla lotnisk wykorzystywanych wyłącznie dla lotów VFR (Dz. Urz. Nr 2, K. Nr 2, poz. 33, z 2008 r.).
 27. Wytyczne dot. innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań statków powietrznych, o których mowa w art. 93 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze (Dz. Urz. Nr 4, Wyt. Nr 1, poz. 37, z 2008 r.).
 28. Ogłoszenie tekstu Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Lotniska - Tom I Projektowanie i eksploatacja lotnisk - Dz. Urz. Nr 4, Obw. Nr 4, poz. 4, z 2011.

29. Ogłoszenie Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Lotniska - Tom II Lotniska dla śmigłowców – Dz. Urz. Nr 25, Obw. Nr 31, poz. 100 z 2010 r.

3.2 Podstawowe pojęcia prawne dotyczące lotnisk i ruchu lotniczego

Poniżej przytoczono podstawowe definicje dotyczące lotnisk w oparciu o ustawę Prawo lotnicze oraz rozporządzenie w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych.

Ilekoć jest mowa o:

- 1) ustawie - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 2) Urzędzie - należy przez to rozumieć Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Prezesie - należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Lotnisko to wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk. Według kryteriów ogólnych lotniska dzielą się, ze względu na:

- 1) zakres ruchu statków powietrznych, na:
 - a) międzynarodowe,
 - b) krajowe;
- 2) charakter ruchu statków powietrznych, na:
 - a) ruchu regularnego,
 - b) ruchu nieregularnego;
- 3) dostępność dla użytkowników, na:
 - a) użytku publicznego
 - b) użytku wyłącznego
- 4) właściciela, na:
 - a) państwowe:
 - stanowiące własność Skarbu Państwa oraz innych państwowych osób prawnych,
 - wojskowe,
 - służb porządku publicznego,
 - b) komunalne – stanowiące własność gminy oraz innych komunalnych osób prawnych,

- c) prywatne – stanowiące własność osób fizycznych oraz osób prawnych innych niż państwowe i komunalne.

Według kryteriów technicznych lotniska dzielą się, ze względu na:

1) umiejscowienie, na:

- a) naziemne,
- b) nawodne,
- c) na obiektach - w szczególności znajdujące się na budynkach, platformach lub statkach;

2) rodzaj nawierzchni wykorzystywanej do startów i lądowań, na:

- a) z drogą startową o nawierzchni sztucznej,
- b) bez nawierzchni sztucznej;

3) wymagania techniczne - w zależności od kodów referencyjnych lotniska,

4) rodzaj przyjmowanych statków powietrznych, na:

- a) dla samolotów,
- b) dla śmigłowców,
- c) dla szybowców;

5) kategorię podejść do lądowania, na:

- a) z drogą startową nieprzyrządową,
- b) z drogą startową przyrządową z podejściem:
 - nieprecyzyjnym,
 - precyzyjnym kat. I,
 - precyzyjnym kat. II,
 - precyzyjnym kat. III a,
 - precyzyjnym kat. III b,
 - precyzyjnym kat. III c;

6) kategorię ochrony przeciwpożarowej lotniska:

- a) od 1 do 10 dla samolotów (określonych w tab. 1, zał. nr 4 do rozporządzenia),
- b) od H1 do H3 dla śmigłowców (określonych w tab. 2, zał. nr 4 do rozporządzenia).

Lotnisko użytku publicznego jest to *lotnisko otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości.*

Lotnisko użytku wyłącznego jest to lotnisko wykorzystywane przez zarządzającego tym lotniskiem, użytkowników lotniska wymienionych w dokumentacji rejestracyjnej tego

lotniska oraz za zgodą zarządzającego lotniskiem - przez innych użytkowników lotniska. Dopuszcza się wykonywanie z lotnisk użytku wyłącznego następujących lotów:

- 1) przewozów czarterowych, wykonywanych wyłącznie śmigłowcami oraz samolotami o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20,
- 2) lokalnych,
- 3) innych niż loty, o których mowa w pkt 1 i 2, niebędących lotami handlowymi.

Lądowisko to obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, który może być w całości lub w części wykorzystywany do startów i lądowań naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych. Statki powietrzne, których parametry techniczne i eksploatacyjne pozwalają na bezpieczne wykorzystywanie lądowisk, mogą wykonywać starty z tych lądowisk i lądowania na tych lądowiskach w następujących celach:

- 1) przewozów czarterowych i lotów lokalnych wykonywanych wyłącznie samolotami z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 5700 kg włącznie lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 10, śmigłowcami, statkami powietrznymi bez napędu oraz aerostatami;
- 2) lotów innych niż loty, o których mowa w pkt 1, niebędących lotami handlowymi.

Inne miejsce do startów i lądowań statków powietrznych to inny niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk oraz inny niż lądowisko wpisane do ewidencji lądowisk, obszar na którym mogą być wykonywane starty i lądowania statków powietrznych w szczególnych przypadkach (konieczności wykonania lądowania zapobiegającego znalezieniu się statku powietrznego w sytuacji stanowiącej potencjalne zagrożenie jego bezpieczeństwa, gdyby kontynuował lot; transportu medycznego służącego ratowaniu życia lub zdrowia ludzi; ratowania życia lub zdrowia ludzi, poszukiwania i ratownictwa, zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia, a także w nagłych stanach zagrożenia bezpieczeństwa i porządku publicznego; jeżeli pozwalają na to szczegółowe przepisy).

3.3 Zakładanie lotnisk, lądowisk i innych miejsc startów i lądowań – wymogi formalne

3.3.1 Zakładanie lotnisk

Zgodnie z ustawą Prawo lotnicze, lotnisko można założyć po uzyskaniu **zezwolenia** udzielonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) na wniosek zainteresowanego. Zezwolenie na założenie **lotniska użytku publicznego** może uzyskać:

- 1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna;
- 3) spółka kapitałowa z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa

członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, której członek zarządu - w przypadku zarządu jednoosobowego, lub co najmniej dwóch członków zarządu – w przypadku zarządu wieloosobowego, posiadają znajomość języka polskiego, co wykazuje się złożeniem stosownego oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń;

- 4) stowarzyszenie, którego przedmiotem działalności jest działalność lotnicza, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego;
- 5) osoba fizyczna posiadająca miejsce stałego pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, a w przypadku gdy nie jest ona obywatelem polskim - również posiadająca znajomość języka polskiego lub zatrudniająca co najmniej jedną osobę upoważnioną do jej reprezentowania, posiadającą znajomość języka polskiego, co wykazuje złożeniem stosownego oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Lotnisko użytku wyłącznego może założyć podmiot posiadający miejsce stałego pobytu lub siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Do wniosku o udzielenie **decyzji na zezwolenie założenie lotniska** należy dołączyć następujące dokumenty:

- 1) dokumenty potwierdzające spełnienie przez wnioskodawcę wymogów statusu prawnego;
- 2) wypis i wyrys z planu zagospodarowania przestrzennego województwa, o ile został uchwalony, oraz wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu lotniska oraz obszarów go otaczających, znajdujących się w strefie jego oddziaływania, odpis decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, odpis decyzji o warunkach zabudowy albo odpis decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego;
- 3) zatwierdzony przez ministra właściwego do spraw transportu **plan generalny lotniska**, w przypadku lotnisk użytku publicznego;
- 4) program wykorzystania lotniska;
- 5) prognozę i plan organizacji ruchu lotniczego na lotnisku i w jego rejonie ze wskazaniem sposobów uniknięcia kolizji z ruchem prowadzonym z istniejących już sąsiednich lotnisk;
- 6) projekt zagospodarowania terenu lotniska;
- 7) dokumenty stwierdzające prawo dysponowania nieruchomością na cele budowy lotniska;

- 8) mapę z naniesionymi ograniczeniami wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu, z uwzględnieniem istniejących przeszkód lotniczych;
- 9) profile pól wznoszenia i podejścia;
- 10) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzja o zezwoleniu na założenie lotniska może zawierać warunek spełnienia przez wnioskodawcę dodatkowych wymagań określonych w tym zezwoleniu, wiążących się z eksploatacją lotniska. Prezes Urzędu udziela zezwolenia na założenie lotniska, odmawia jego udzielenia oraz cofa je w drodze decyzji administracyjnej.

Eksploatację lotniska można rozpocząć po wpisaniu lotniska do **rejestru lotnisk cywilnych**, który prowadzi Prezes Urzędu. Wpisanie lotniska do rejestru lotnisk następuje na wniosek zakładającego lotnisko po sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu lub przez osoby przez niego upoważnione, czy lotnisko odpowiada wymaganiom technicznym określonym na podstawie Prawa budowlanego, wymaganiom eksploatacyjnym i formalnym określonym na podstawie ustawy Prawo lotnicze oraz warunkom określonym w zezwoleniu na założenie lotniska. Do wniosku o wpisanie lotniska do rejestru lotnisk wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:

- 1) dokumenty, które się składa do uzyskania zezwolenia na założenie lotniska,
- 2) zezwolenie na założenie lotniska;
- 3) zatwierdzoną instrukcję operacyjną lotniska,
- 4) ponadto zarządzający zobowiązany jest do wniesienia opłaty lotniczej, której wysokość jest uzależniona od litery kodu lotniska i czynności za jaką jest pobierana.

Wzory dokumentów wymaganych w procesie rejestracji lotniska stanowią **załączniki do dokumentu**:

- a) Wniosek o rejestrację lotniska,
- b) Teczka rejestracyjna,
- c) Karta rejestracyjna,
- d) Protokół kontroli lotniska,
- e) Protokół kontroli "małego" lotniska,
- f) Wzór Instrukcji Operacyjnej dla lotnisk wykorzystywanych w warunkach VFR.

Zarządzający lotniskiem obowiązany jest wykorzystywać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem; prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników lotniska; utrzymać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym określonymi przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk cywilnych; określić granicę części lotniczej lotniska, podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu; zapewniać udzielenie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku; udostępniać użytkownikom lotniska informacje zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska; zapewniać organom administracji lotniczej wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunki niezbędne do wykonywania tych czynności; udostępniać Prezesowi Urzędu informacje niezbędne do prowadzenia ewidencji danych

dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego i przewozu ładunków; niezwłocznie zawiadamiać Prezesa ULC oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania; zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska; koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego; zapewnić dostarczanie informacji meteorologicznej dla potrzeb użytkowników lotnisk.

Starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z przepisami instrukcji operacyjnej danego lotniska. Instrukcja taka określa w szczególności: dane techniczno-operacyjne lotniska, w tym charakterystykę pola wzlotów, płaszczyzn wznoszenia (podejścia) oraz przeszkód lotniczych w rejonie lotniska; procedury podejścia do lądowania i procedury odlotu, uwzględniające lokalne ograniczenia wynikające z przepisów o ochronie środowiska; zasady utrzymania i eksploatacji pola wzlotów; organizację naziemnego ruchu statków powietrznych, środków transportowych i osób pieszych na terenie lotniska; dane o wzrokowych i radiowych pomocach nawigacyjnych; zasady i środki udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu.

Potwierdzenie spełnienia wymagań związanych z eksploatacją lotniska i zarządzaniem lotniskiem użytku publicznego następuje przez wydanie **certyfikatu**. Wydanie certyfikatu musi być poprzedzone procesem certyfikacji, który jest sprawdzeniem trwałej zdolności podmiotu do bezpiecznego wykonywania określonej działalności lotniczej. Certyfikacji podlega:

- 1) wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie:
 - a) przewozu lotniczego z wykorzystaniem samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców,
 - b) świadczenia usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy z wykorzystaniem statków powietrznych, dla których wymagane jest świadectwo zdatności do lotu;
- 2) szkolenie personelu lotniczego w celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niej uprawnień oraz szkolenie personelu lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby powietrznej oraz wpisywanych do nich uprawnień;
- 3) lotnisko użytku publicznego i jego eksploatacja;
- 4) obsługa naziemna statków powietrznych wykonywana na rzecz przewoźników lotniczych w zakresie:
 - a) obsługi materiałów niebezpiecznych w rozumieniu Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy,
 - b) zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe- z wyjątkiem wykonywanej przez przewoźników lotniczych obsługi naziemnej własnych statków powietrznych i ładunków;

- 5) projektowanie, produkcja i obsługa techniczna statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego oraz zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych;
- 6) inne rodzaje działalności lotniczej, jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe, przepisy międzynarodowe lub przepisy prawa Unii Europejskiej;
- 7) zapewnianie służb żeglugi powietrznej zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 550/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

Ustala się następujące rodzaje certyfikatów:

- 1) Certyfikat przewoźnika lotniczego (Air Operator Certificate - AOC) - upoważniający do prowadzenia działalności gospodarczej przy użyciu statków powietrznych w zakresie przewozu lotniczego oraz spedycji rzeczy do przewozu lotniczego;
- 2) Certyfikat usług lotniczych (Aerial Works Certificate - AWC) - upoważniający do prowadzenia działalności gospodarczej przy użyciu statków powietrznych, w zakresie usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy;
- 3) Certyfikat ośrodka szkolenia lotniczego - upoważniający do prowadzenia szkolenia personelu lotniczego dla poszczególnych specjalności, dla danego zakresu;
- 4) Certyfikat lotniska (Aerodrome Certificate) - upoważniający do zarządzania lotniskiem w rozumieniu działu IV ustawy;
- 5) Certyfikat agenta obsługi naziemnej statków powietrznych (Airport Handling Agent Certificate) - upoważniający do prowadzenia obsługi naziemnej statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich bagażu, zaopatrywania statków powietrznych oraz spedycji rzeczy do przewozu lotniczego;
- 6) Certyfikat obsługi technicznej statków powietrznych (Approved Maintenance Organization - AMO) - upoważniający do wykonywania obsługi technicznej statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego;
- 7) Certyfikat projektanta statków powietrznych (Design Organization Approval - DOA) - upoważniający do projektowania statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego;
- 8) Certyfikat producenta statków powietrznych (Production Organization Approval - POA) - upoważniający do produkowania statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego;
- 9) Certyfikat instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej (Certificate of the Air Navigation Service Provider) upoważniający odpowiednio poszczególne służby.

Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek zainteresowanego podmiotu wydaje certyfikat, w którym określa nazwę podmiotu, zakres prowadzonej działalności, warunki jej prowadzenia oraz termin, na jaki certyfikat jest wydawany. Certyfikat wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy jednak niż 12 miesięcy, jeżeli jest wydawany po raz pierwszy, i nie dłuższy niż 36 miesięcy - przy kolejnym przedłużeniu.

Rozpoczęcie działalności operacyjnej polegającej na uruchomieniu i eksploatacji lotniska oprócz Zgody Prezesa Urzędu Cywilnego na założenie lotniska wymaga jeszcze posiadania przez podmiot wskazany jako zarządzający lotniskiem Zezwolenia na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego. W zakresie wymagań dotyczących zarządzającego zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego może uzyskać przedsiębiorca będący:

- a) Organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej,
- b) Państwową lub samorządową jednostką organizacyjną.
- c) Spółka kapitałowa z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, jeżeli:

Zezwolenia udziela się przedsiębiorcy, jeśli łącznie spełnia następujące warunki:

- 1. siedziba jego znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 2. zarządzanie lotniskiem stanowi podstawowy rodzaj działalności wnioskodawcy, zgodnie z numerem identyfikacyjnym z krajowego rejestru podmiotów gospodarki narodowej, według Polskiej Klasyfikacji Działalności;
- 3. wnioskodawca jednocześnie nie zajmuje się działalnością w zakresie przewozu lotniczego;
- 4. sytuacja finansowa wnioskodawcy gwarantuje, że jest on w stanie sprostać zobowiązaniom finansowym związanym z wykonywaniem działalności, zgodnie z planem gospodarczym obejmującym co najmniej 2 lata działalności;
- 5. w przypadku wniosku o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem współużytkowanym z wojskiem lub użytkowanym przez służby państwowe, udostępnionym na potrzeby lotnictwa cywilnego, uzyska zgodę tych służb na przejęcie zarządu lotniska i przedstawi stosowną umowę, określającą zasady i warunki udostępnienia tego lotniska;
- 6. w przypadku spółki z udziałem osób zagranicznych lub podmiotów zależnych od osób zagranicznych zezwolenie można otrzymać, jeżeli:
 - a) w spółce tej przedsiębiorcy niezależni od osób zagranicznych zachowują: nie mniej niż 51% udziałów lub akcji w całkowitym kapitale założycielskim spółki, – decydujący wpływ na ilość głosów, skład, decyzje i kontrolę organów zarządzających spółki, dysponowanie majątkiem spółki oraz na prowadzenie jej działalności,
 - b) nie zachodzi sytuacja, w której więcej niż połowa członków zarządu spółki jest jednocześnie członkami zarządu albo osobami pełniącymi funkcje kierownicze w podmiocie z udziałem osób zagranicznych lub w innym podmiocie pozostającym ze spółką w stosunku zależności- o ile umowy międzynarodowe ratyfikowane przez

Rzeczpospolitą Polską z państwami członkowskimi Unii Europejskiej nie stanowią inaczej. Przez osoby zagraniczne, o których mowa powyżej, rozumie się osoby niemające siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i innych państw członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Wymagania formalne dotyczące wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego.

Wniosek powinien zawierać:

- a) oznaczenie przedsiębiorcy jego siedzibę i adres,
- b) numer w rejestrze przedsiębiorców,
- c) określenie rodzaju działalności,
- d) miejsce wykonywania działalności (lotnisko).

Do wniosku przedsiębiorca dołącza dokumenty:

- a) Określające status prawny wnioskodawcy.
- b) Kopię zaświadczenia o nadaniu numeru identyfikacyjnego w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON).
- c) Kopię decyzji o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej (NIP).
- d) Listę udziałowców lub akcjonariuszy z podaniem:
 - w przypadku osób fizycznych - ich obywatelstwa i miejsca stałego zamieszkania, a w przypadku osób prawnych - miejsca ich siedziby,
 - wielkości posiadanych przez nich udziałów lub akcji oraz rodzaju ich uprzywilejowania, a także kraju pochodzenia;
- e) Wykaz członków zarządu i rady nadzorczej z podaniem ich obywatelstwa i miejsca stałego zamieszkania.
- f) Oświadczenie członków zarządu o pełnieniu funkcji kierowniczych oraz o członkostwie we władzach podmiotu z udziałem osób zagranicznych lub w innym podmiocie pozostającym z przedsiębiorcą w stosunku zależności.
- g) Certyfikat lotniska.
- h) Oświadczenie woli przedsiębiorcy, że nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości lub nie znajduje się on w stanie likwidacji – w formie aktu notarialnego;
- i) Plan gospodarczy przedsiębiorstwa na co najmniej dwa lata działalności, wykazujący w sposób wiarygodny, że przedsiębiorca jest w stanie wypełnić istniejące i prawdopodobne przyszłe zobowiązania w okresie 24 miesięcy od dnia rozpoczęcia działalności oraz pokryć planowane koszty działalności w okresie 3 miesięcy od dnia jej rozpoczęcia, nawet gdyby przedsiębiorstwo nie uzyskało w tym okresie żadnych dochodów, obejmujący następujące dokumenty:

- przewidywany bilans, rachunek zysków i strat,
 - przewidywane wydatki związane z podjęciem działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem,
 - przewidywane przychody ze wskazaniem źródeł ich pochodzenia, poziom przewidywanych opłat lotniskowych,
 - sposób finansowania kosztów oraz aktualne i przewidywane źródła finansowania działalności, z uwzględnieniem płynności finansowej przedsiębiorstwa w okresie dwóch pierwszych lat działalności,
 - informacje o strukturze kapitałowej podmiotu oraz o powiązaniach finansowych udziałowców lub akcjonariuszy z inną działalnością gospodarczą, w którą przedsiębiorstwo jest zaangażowane bezpośrednio albo pośrednio.
- j) Dokumenty wskazujące na posiadanie przez przedsiębiorcę możliwości finansowania działalności objętej wnioskiem o zezwolenie, a w szczególności:
- zaświadczenie banku, w którym prowadzony jest podstawowy rachunek bieżący przedsiębiorcy, określające wielkość posiadanych przez niego środków finansowych oraz jego zdolność kredytową i płatniczą,
 - zaświadczenie z właściwego urzędu stwierdzające, że wnioskodawca nie zalega z wpłatami należności budżetowych,
 - w przypadku wnioskodawcy wykonującego działalność gospodarczą - sprawozdanie finansowe z poprzedniego roku finansowego wraz z opinią biegłego rewidenta, a w przypadku przedsiębiorców nieobowiązanych do sporządzania tego sprawozdania - rachunek wyników działalności gospodarczej za ostatnie dwa lata działalności, a jeżeli przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą przez okres krótszy niż dwa lata - za cały okres działalności;
- k) Zaświadczenie o niekaralności osób zarządzających działalnością przedsiębiorstwa za przestępstwa umyślne: karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową, wiarygodności dokumentów.
- l) Dokument potwierdzający objęcie przedsiębiorstwa wnioskodawcy ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością.
- m) Oświadczenie wnioskodawcy, że nie zajmuje się działalnością w zakresie przewozu lotniczego oraz że zarządzanie lotniskiem stanowi podstawowy rodzaj działalności wnioskodawcy.
- n) Oświadczenie osób zarządzających działalnością przedsiębiorstwa stwierdzające, że nie cofnięto im koncesji lub zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej w okresie ostatnich 5 lat przed złożeniem wniosku o zezwolenie na zarządzanie.
- o) Odpis z Krajowego Rejestru Sądowego - rejestru dłużników niewypłacalnych.

- p) Program ochrony przedsiębiorstwa przed aktami bezprawnej ingerencji, zgodny z wymogami Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, dokumenty dotyczące zabezpieczenia obsługi ruchu lotniczego i osłony meteorologicznej, instrukcję bezpieczeństwa pożarowego dla lotniska oraz projekt planu działania w sytuacjach zagrożenia – dokumenty te nie są przedstawiane, jeżeli sprawdzenie tych wymagań zostało dokonane w procesie certyfikacji.
- q) W przypadku wniosku o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem współużytkowanym z wojskiem lub przez służby państwowe - zgodę tych służb na przejęcie zarządu lotniska i umowę, o której mowa w art. 174 ust. 3 pkt 5 ustawy tj. stosowną umowę, określającą zasady i warunki udostępnienia tego lotniska.
- r) Miejsca działalności przedsiębiorstwa - wskazanie lotniska oraz jego klasyfikacji; rodzaju obsługiwanego ruchu lotniczego, w szczególności: krajowego, międzynarodowego, regularnego, nieregularnego, pasażerskiego, towarowego.
- s) W Przypadku spółki z udziałem osób zagranicznych lub podmiotów zależnych od osób zagranicznych wnioskodawca przedstawia dodatkowo:
- oświadczenie o spełnieniu warunków, o których mowa w art. 174 ust. 3 pkt 6 lit. a ustawy, lub dokumenty potwierdzające spełnienie tych warunków tj. w spółce tej przedsiębiorcy niezależni od osób zagranicznych zachowują: – nie mniej niż 51% udziałów lub akcji w całkowitym kapitale założycielskim spółki, – decydujący wpływ na ilość głosów, skład, decyzje i kontrolę organów zarządzających spółki, dysponowanie majątkiem spółki oraz na prowadzenie jej działalności,
 - oświadczenia członków zarządu o spełnianiu przez nich warunków określonych w art. 174 ust. 3 pkt 6 lit. b ustawy tj. nie zachodzi sytuacja, w której więcej niż połowa członków zarządu spółki jest jednocześnie członkami zarządu albo osobami pełniącymi funkcje kierownicze w podmiocie z udziałem osób zagranicznych lub w innym podmiocie pozostającym ze spółką w stosunku zależności - o ile umowy międzynarodowe ratyfikowane przez Rzeczpospolitą Polską z państwami członkowskimi Unii Europejskiej nie stanowią inaczej.

3.3.2 Zakładanie lądowisk i innych miejsc startów i lądowań

Lądowiska podlegają wpisowi do **ewidencji lądowisk**, prowadzonej przez Prezesa Urzędu, na wniosek zgłaszającego lądowisko. Aby dokonać wpisu lądowiska do ewidencji lądowisk należy dołączyć:

- a) zgodę posiadacza nieruchomości na której znajduje się lądowisko wraz z aktualnym wypisem i wyrysem z rejestru gruntów dla nieruchomości stanowiącej teren lądowiska,
- b) pozytywną opinię Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w zakresie procedur lotniczych ustalonych na danym lądowisku zgodnie z przedstawioną Instrukcją Operacyjną Lądowiska,
- c) pozytywną opinię właściwej miejscowo gminy (wójta, burmistrza, prezydenta miasta)

w zakresie ładów przestrzennego.

Lądowiska zlokalizowane na śródlądowych powierzchniowych wodach publicznych, morskich wodach wewnętrznych wraz z morskimi wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej i wodach morza terytorialnego, nie podlegają wpisowi do ewidencji lądowisk.

Tereny inne niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk i lądowisko, na których dopuszcza się starty i lądowania statków powietrznych w szczególnych przypadkach, nie wymagają rejestracji. Starty i lądowania statków powietrznych mogą być wykonywane na lądowiskach tylko za zgodą zgłaszającego lądowisko i zgodnie z instrukcją operacyjną lądowiska.

3.4 Lotnisko jako obiekt budowlany

W rozumieniu Prawa budowlanego lotnisko jest obiektem budowlanym. Lotnisko składa się również z obiektów budowlanych drugiego rzędu, tj. poszczególnych budynków i budowli. Ponadto wokół każdego lotniska, a przede wszystkim na drogach dolotu, rozciąga się strefa o ograniczonych możliwościach zabudowy.

Do wniosku o wydanie zgody na założenie lotniska dołącza się wraz z innymi dokumentami mapę z naniesionymi ograniczeniami wysokości zabudowy na samym lotnisku oraz w jego otoczeniu. Na mapie tej zaznacza się również istniejące obiekty stanowiące przeszkody lotnicze oraz profile pól wznoszenia i podejścia.

Ustawa Prawo lotnicze (art. 87) stanowi, że:

- 1) obiekty budowlane i obiekty naturalne w otoczeniu lotniska nie mogą stanowić zagrożenia dla startujących i lądujących statków powietrznych;
- 2) obiekty budowlane i obiekty naturalne stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych, zwane „przeszkodami lotniczymi”, powinny być niezwłocznie zgłoszone prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego i oznakowane¹;
- 3) obowiązek oznakowania i zgłoszenia przeszkód lotniczych obciąża posiadacza nieruchomości, na której taka przeszkoda się znajduje, przy czym jeżeli obiekt budowlany lub obiekt naturalny stał się przeszkodą lotniczą w wyniku budowy lub rozbudowy lotniska, oznakowanie wykonuje się na koszt zarządzającego lotniskiem;
- 4) prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego uzgadnia decyzje o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu dotyczące obiektów na lotniskach i w ich otoczeniu. Przepis ten dotyczy w szczególności obszarów ograniczeń zabudowy, a także terenów przeznaczonych pod budowę lotniska lub jego rozbudowę w miejscowych planach zagospodarowania terenu;
- 5) zabrania się w otoczeniu lotniska, czyli w odległości do 5 km od jego granicy:
 - a) budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych, które mogą stanowić źródło żerowania ptaków,
 - b) hodowania ptaków mogących stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego;
- 6) zabrania się także sadzenia i uprawy drzew oraz krzewów na nieruchomościach

znajdujących się w rejonach podejść do lądowania, mogących stanowić przeszkody lotnicze (obowiązek i koszt usunięcia tych drzew oraz krzewów obciąża właściciela lub inny podmiot władający nieruchomością).

Aktem wykonawczym dotyczącym budowy obiektów w otoczeniu lotniska jest rozporządzenie w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska. Określa ono warunki, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska ze względu na bezpieczeństwo ruchu statków powietrznych.

3.5 Plan generalny dla lotniska

Zakładający lotnisko użytku publicznego lub, w przypadku istniejących lotnisk użytku publicznego, zarządzający tym lotniskiem, opracowuje plan generalny lotniska użytku publicznego stanowiący plan rozwoju tego lotniska, sporządzony na okres nie krótszy niż 20 lat, zwany dalej "planem generalnym".

Plan generalny stwarza podstawy do zaplanowania rozwoju infrastruktury lotniskowej, zarówno tej lotniczej, jak i nielotniczej, a także rozwoju infrastruktury wokół lotniska i określenia wpływu na otaczające lotnisko środowisko i wreszcie ustalenia potrzeb w zakresie infrastruktury transportowej niezbędnej do obsługi lotniska.

Plan generalny pozwala na uwzględnienie inwestycji w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Kwestia zagwarantowania odpowiedniej przestrzeni jest traktowana jako podstawowy element tworzenia planu generalnego. Inne cele to stworzenie zaleceń do krótko- i długoterminowych biznesplanów, identyfikacja ewentualnych problemów mogących ograniczać możliwości rozwojowe lotniska, oszacowanie kosztów rozwoju i wreszcie wpływ na rozwój ekonomiczny. Plan pozostaje również źródłem wiedzy dla inwestorów i przedsiębiorców, którzy mogą zaplanować swoje działania i inwestycje tak, aby rozwój ich przedsiębiorstw odbywał się harmonijnie, uwzględniając korzyści z faktu istnienia lotniska. Plan generalny jest ważnym elementem w planie rozwojowym całego regionu. Plan generalny jest strategią, a nie gotowym programem do realizacji. Jest to wizja. W związku z tym musi być dzielony na mniejsze, bliższe w perspektywie czasowej fragmenty, np. na 5 lat, 2 lata i 1 rok. Dopiero te są szczegółowymi projektami, pozwalającymi na przystąpienie do realizacji przedsięwzięcia. Plan generalny podlega aktualizacji w okresach pięcioletnich lub częściej, jeżeli istniejące lub projektowane cechy techniczno-eksploatacyjne lotniska lub warunki ekonomiczne, operacyjne, środowiskowe oraz finansowe wymagają wprowadzenia istotnych zmian w tym planie. Zgodnie z ustawą Prawo lotnicze plan generalny określa:

- 1) obszar objęty planem, z określeniem dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych,
- 2) informację dotyczącą planowanego rozwoju ruchu lotniczego (w podziale w szczególności na operacje regularne, czarterowe i lotnictwo ogólne, przewozy pasażerów i towarów),

- 3) koncepcję zapewniania służb żeglugi powietrznej,
- 4) koncepcję rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska,
- 5) informację dotyczącą przepustowości, z uwzględnieniem jej obecnych - w przypadku istniejących lotnisk - i przyszłych parametrów (w podziale na parametry dotyczące w szczególności dróg startowych, dróg kołowania, płyt postojowych, terminali, przestrzeni powietrznej, dróg dojazdowych do lotniska), w odniesieniu do zakładanego rozwoju ruchu i planowanych modernizacji lotniska,
- 6) informacje ekonomiczno-finansowe dotyczące w szczególności obecnej i planowanej struktury własnościowej, przewidywanych źródeł finansowania inwestycji, obecnej i przewidywanej rentowności i płynności podmiotu, planowanej wysokości opłat lotniskowych i przychodów z ich tytułu, z odniesieniem do całości planowanych przychodów podmiotu,
- 7) inne sprawy wybrane przez podmiot.

Plan generalny uzgadniany zostaje z gminami, których tereny objęte zostały planem generalnym, i przedkłada do zaopiniowania Prezesowi ULC. Po zaopiniowaniu przez Prezesa Urzędu oraz po uzgodnieniu z Ministrem Obrony Narodowej (w zakresie terenów zamkniętych) oraz ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego (w zakresie zgodności z programami rządowymi dotyczącymi rozwoju kraju, w tym jego poszczególnych regionów); podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie zgodności z polityką transportową kraju.

3.6 Ocena oddziaływania na środowisko

Ocena oddziaływania na środowisko (ooś) jest instrumentem prawnym umożliwiającym określenie wpływu planowanego przedsięwzięcia (nowobudowanego, modernizowanego lub rozbudowywanego) na poszczególne komponenty środowiska (stan powietrza, wód i gruntów, stan fauny i flory, ukształtowanie powierzchni ziemi, zabytki i dobra materialne, krajobraz i ludzi) w trakcie użytkowania, budowy i likwidacji. Jedną z głównych funkcji oceny poza identyfikacją konkretnych oddziaływań, które planowane przedsięwzięcie może powodować w środowisku, jak również ich skali, jest wskazanie sposobów zapobiegania, ograniczania lub minimalizowania skutków realizacji planowanej inwestycji.

W trakcie przeprowadzania oceny, poza wariantem planowanym do realizacji, analizowane są również inne rozwiązania realizacji planowanego przedsięwzięcia, w tym wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Ocena oddziaływania na środowisko może być przeprowadzona dwukrotnie:

- a) w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- b) w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego oraz o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej bądź też decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego.

Przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko wymagają przedsięwzięcia wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397):

- 1) przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko – tzw. przedsięwzięcia z **grupy I** – jako: **lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m;**
- 2) przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia ooś został stwierdzony na etapie kwalifikacji (ang. screening) – tzw. przedsięwzięcia z **grupy II** – jako: **lotniska inne niż z grupy I oraz lądowiska, z wyłączeniem lądowisk centrum urazowych;**
- 3) tzw. przedsięwzięcia z grupy III - przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, a nie związane bezpośrednio z ochroną tego obszaru lub nie wynikające z tej ochrony. Dla tych przedsięwzięć przeprowadza się procedurę ooś ograniczoną do badania ich oddziaływania na obszar Natura 2000.

Karta informacyjna przedsięwzięcia jest dokumentem zawierającym podstawowe dane o planowanym przedsięwzięciu, umożliwiającym właściwym organom administracji podjęcie decyzji o potrzebie lub rezygnacji z przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla danej inwestycji. Ponadto na podstawie karty informacyjnej organ określa zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko. Karta jest załączana do wniosku o uzyskanie decyzji środowiskowej dla planowanych inwestycji mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (tzw. grupa II). Stanowi również załącznik do zapytania o zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (tzw. grupa I) (jeśli takie zapytanie jest składane wraz z wnioskiem o decyzję środowiskową).

Raport o oddziaływaniu na środowisko (raport ooś) jest jednym z kluczowych elementów oceny oddziaływania na środowisko. W raporcie zawiera się wszystkie informacje zgromadzone w trakcie prowadzonej oceny, dotyczące przewidywanych oddziaływań, jakie może powodować planowane przedsięwzięcie na etapie jego budowy, eksploatacji i likwidacji, na poszczególne elementy środowiska oraz ludzi.

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określa się, analizuje oraz ocenia m.in.:

- a) aktualny stan środowiska oraz zagrożenia dla środowiska w związku z realizacją przedsięwzięcia;
- b) przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia;
- c) możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
- d) uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze;

- e) wskazanie, czy dla planowanego przedsięwzięcia jest konieczne ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania w rozumieniu przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska,
- f) wymagany zakres monitoringu.

Województwo warmińsko-mazurskie graniczy z Federacją Rosyjską - Obwodem Kaliningradzkim (od północy) – na odcinku 208 km. W przypadku stwierdzenia możliwości znaczącego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko wykraczającego poza granice kraju, dla planowanych przedsięwzięć, dla których konieczne jest uzyskanie:

- a) decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- b) decyzji inwestycyjnych (pozwolenia na budowę, zezwolenia na realizację inwestycji drogowej lub zezwolenia na realizację lotniska użytku publicznego),

przeprowadza się **postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko**.

Postępowanie transgraniczne stanowi element oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i musi zostać zakończone przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub decyzji inwestycyjnej. O tym, czy dana inwestycja może mieć negatywny wpływ na środowisko krajów sąsiednich przesądza organ administracyjny wydający decyzję wydając postanowienie o przeprowadzeniu postępowania transgranicznego.

Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko kończy się uzyskaniem przez Inwestora **decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**. Właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, biorąc pod uwagę:

- a) wyniki uzgodnień i opinii;
- b) ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w tym zaproponowane urządzenia ochrony środowiska;
- c) wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa;
- d) wyniki postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone.

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określone są warunki, przy spełnieniu których może być przeprowadzona realizacja planowanego przedsięwzięcia.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa:

- a) ustalenia warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia;
- b) ustalenia dotyczące rodzaju, ilości, parametrów technicznych i lokalizacji urządzeń ochrony środowiska;
- c) ustalenia dotyczące innych środków zapewniających dotrzymania standardów jakości środowiska;
- d) ustalenia dotyczące konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania;
- e) ustalenia dotyczące analizy porealizacyjnej;

f) ustalenia dotyczące monitoringu środowiskowego.

Wydana decyzja środowiskowa jest ważna przez 4 lata. Termin ten może zostać przedłużony o 2 lata, jeśli inwestycja realizowana jest etapowo i nie zmieniły się warunki określone w decyzji.

Monitoring środowiska oraz analiza porealizacyjna są narzędziami weryfikacji poprawności warunków nałożonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz winnych decyzjach zezwalających na realizację przedsięwzięcia. Analiza porealizacyjna jest instrumentem weryfikującym/sprawdzającym poczynione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ustalenia. Monitoring środowisk oraz analiza porealizacyjna są formą kontroli i weryfikacji czy przyjęte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozwiązania w zakresie ochrony środowiska spełniają swoją funkcję i są wystarczające do zapobiegania negatywnemu oddziaływaniu inwestycji na środowisko.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości stanowi podstawę do podjęcia działań w kierunku ich wyeliminowania np. montaż dodatkowych zabezpieczeń akustycznych lub, jeżeli nie ma możliwości ograniczenia stwierdzonej nadmiernej uciążliwości przedsięwzięcia – utworzenia **obszaru ograniczonego użytkowania**.

Zakres analizy porealizacyjnej i monitoringu wskazany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje najczęściej kwestie wpływu planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny, w tym w szczególności skuteczność zastosowanych urządzeń ochrony przed hałasem.

Organami administracji ochrony środowiska są:

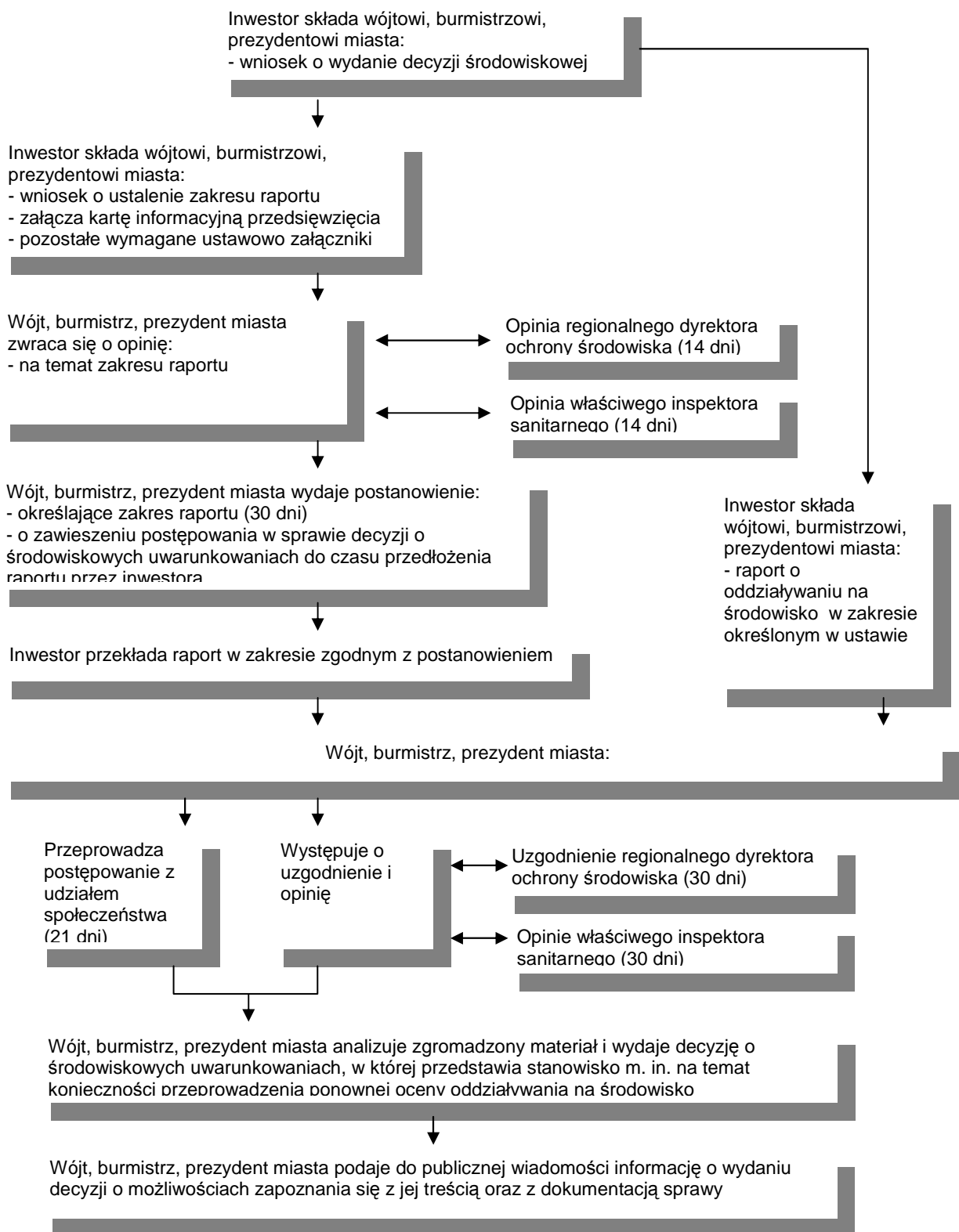
- a) **Wójt, burmistrz i prezydent miasta** jest właściwy w sprawach wydawania decyzji środowiskowych dla przedsięwzięć mogących zawsze (grupa I) i potencjalnie (grupa II) znacząco oddziaływać na środowisko, dotyczy lotnisk użytku wyłącznego i lądowisk.
- b) **Regionalny dyrektor ochrony środowiska** jest właściwy w sprawach wydawania decyzji środowiskowych dla przedsięwzięć polegających na realizacji inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego (I i II grupa).
- c) Właściwe w sprawach utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania są: **sejmik województwa** dla przedsięwzięć mogącego zawsze (grupa I) znacząco oddziaływać na środowisko lub **rada powiatu** dla przedsięwzięć mogących potencjalnie (grupa II) znacząco oddziaływać na środowisko.

Na kolejnych stronach przedstawiono procedury administracyjne i tryb przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla:

- a) tzw. grupy I – tj. dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (tj. m.in. lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m),
- b) tzw. grupy II - tj. dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (tj. m.in. lotniska inne niż z grupy I oraz lądowiska, z wyłączeniem lądowisk centrum urazowych),
- c) tzw. grupy III – tj. przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000.

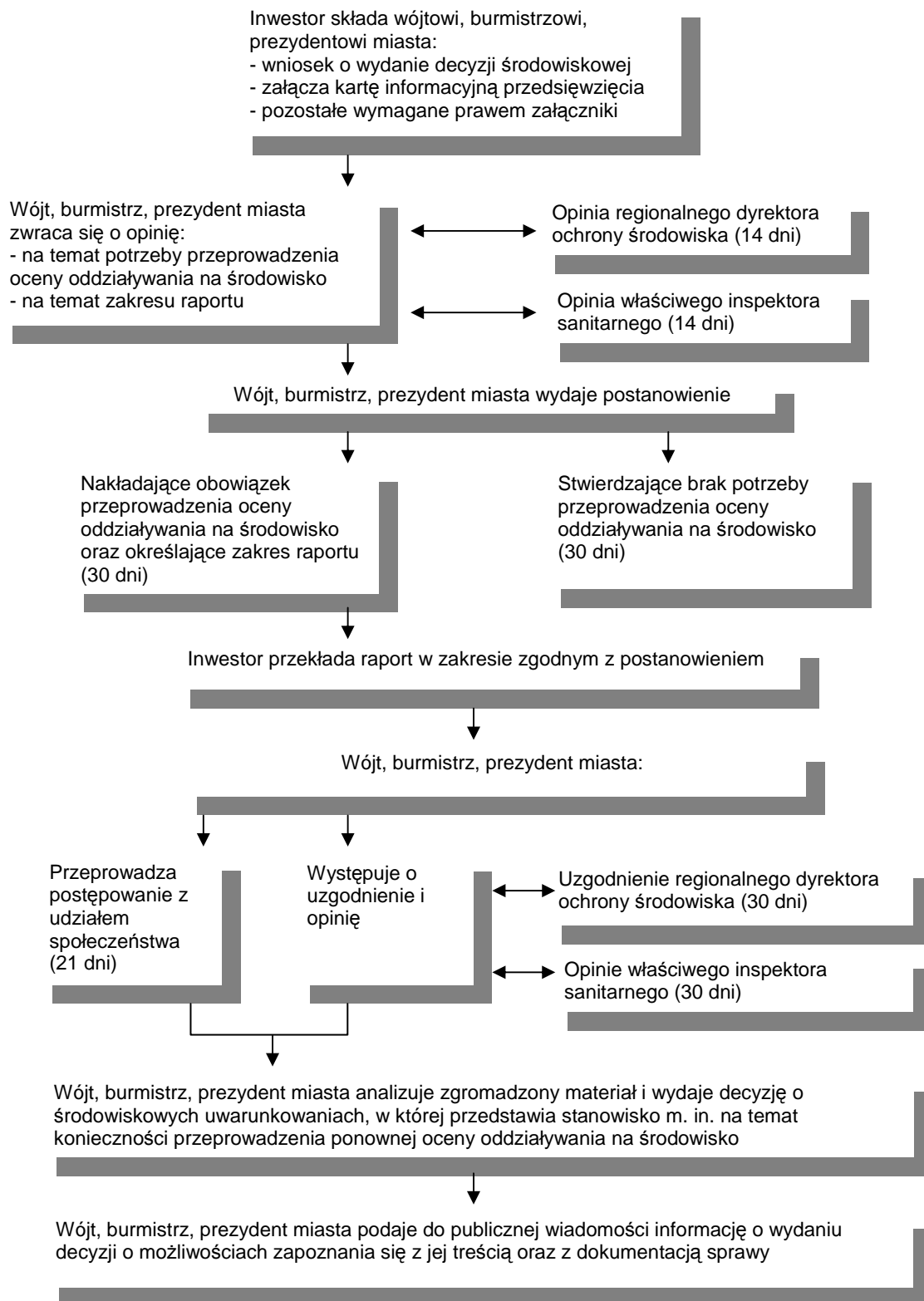
Schemat 1

Procedura i tryb oceny oddziaływania na środowisko dla tzw. grupy I; (m.in. lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m, dot. lotniska użytku wyłącznego)



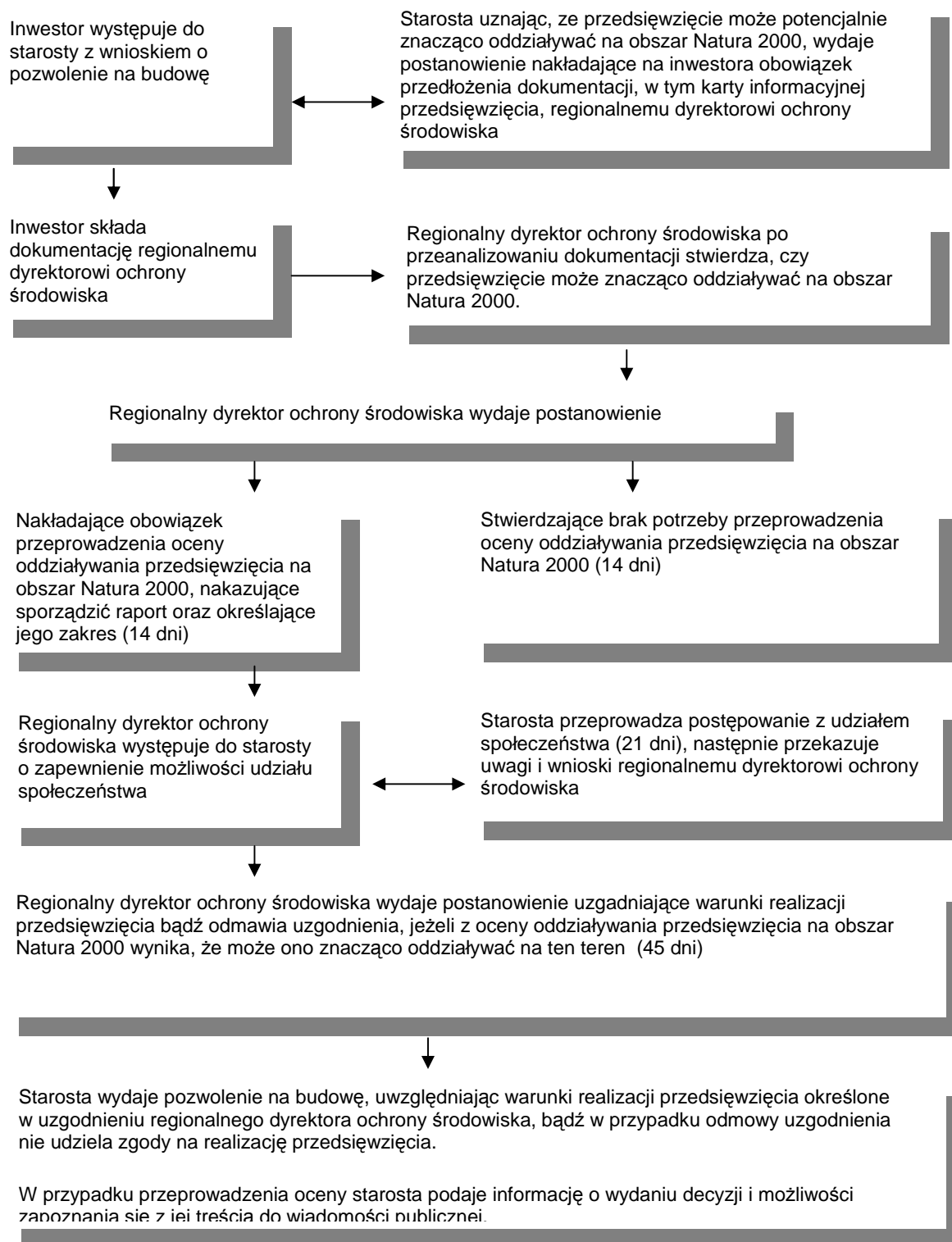
Schemat 2

Procedura i tryb oceny oddziaływania na środowisko dla tzw. grupy II (m.in. lotniska inne niż z grupy I oraz lądowiska, z wyłączeniem lądowisk centrum urazowych, dot. lotniska użytku wyłącznego)



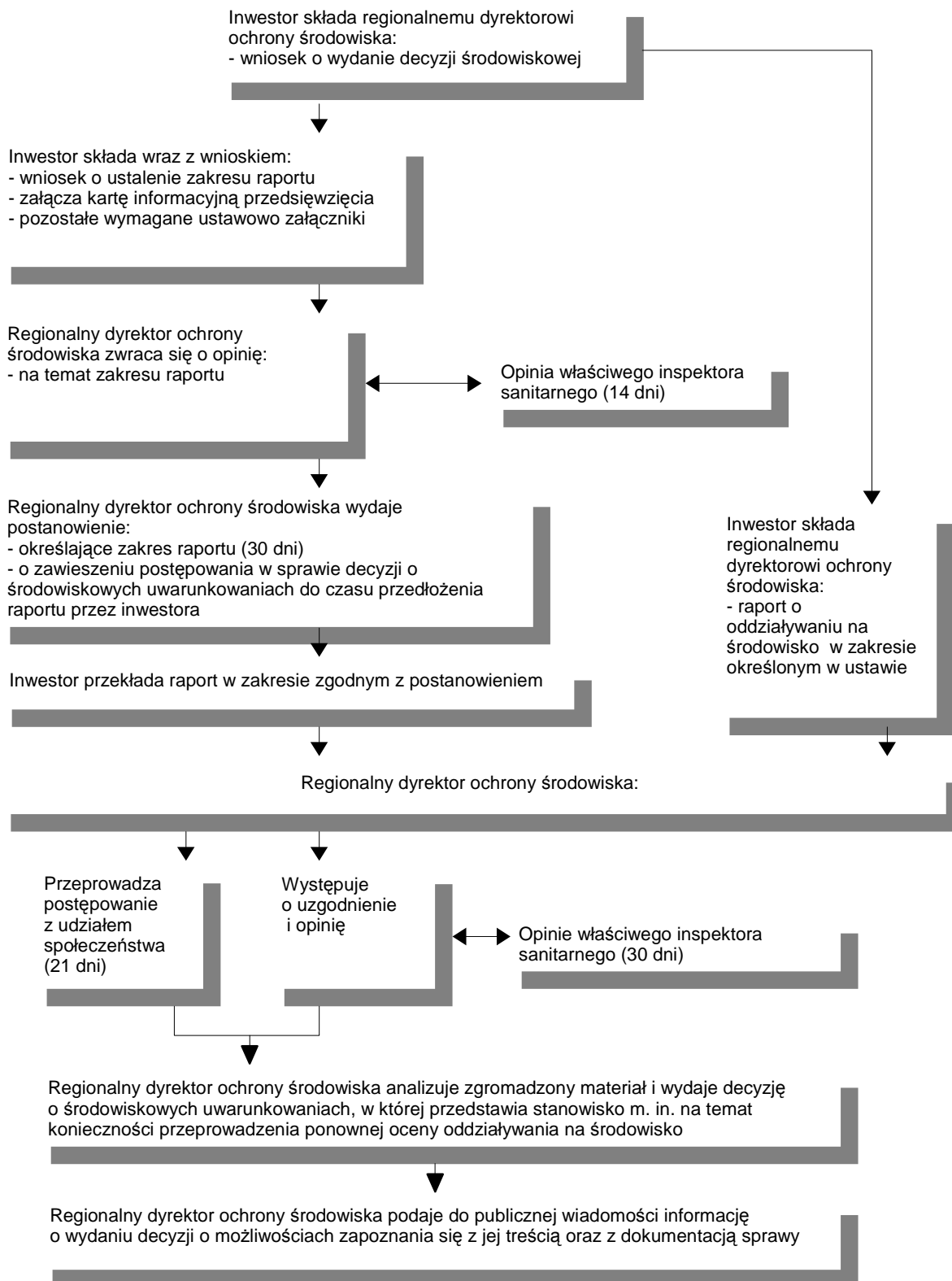
Schemat 3

Procedura i tryb oceny oddziaływania na środowisko dla tzw. grupy III (dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000)



Schemat 4

Procedura i tryb oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć wydawanych przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska (dla lotniska użytku publicznego, I i II grupa)



3.7 Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

Możliwość realizacji zamierzenia inwestycyjnego, jego rozmiar, lokalizacja i wiele innych charakterystycznych parametrów, jak również kwestie związane z jego późniejszą eksploatacją i funkcjonowaniem wynikają z obowiązujących na danym terenie dokumentów planistycznych, programów, strategii, polityk itp. Jeżeli realizacja powyższych dokumentów może znacząco oddziaływać na środowisko, zanim zostaną one przyjęte, poddawane są tzw. **strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko**. Stąd ich ostateczny kształt w znacznym zakresie uzależniony jest od uwzględnienia wymagań środowiskowych jakie będą musiały spełniać przedsięwzięcia realizowane następnie w oparciu o te dokumenty.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko to postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji polityki, strategii, planu lub programu, stanowiące jeden z elementów postępowania prowadzącego do przyjęcia danego dokumentu. Postępowanie to jest przeprowadzane przez organ administracji publicznej opracowujący dany dokument lub inny podmiot niebędący organem administracji, jeżeli jest on właściwy do opracowania projektu danego dokumentu i powinno zostać zakończone jeszcze przed jego przyjęciem lub przedłożeniem do zatwierdzenia. Wszelkie kwestie związane z przeprowadzaniem strategicznych ocen oddziaływania na środowisko zostały uregulowane w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty:

1. koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, planów zagospodarowania przestrzennego oraz strategii rozwoju regionalnego;
2. polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
3. polityk, strategii, planów lub programów innych niż wymienione w pkt 1 i 2, których realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000 jeżeli nie są one bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynikają z tej ochrony
4. inne projekty dokumentów, jeżeli w uzgodnieniu z właściwym organem (Generalnym lub Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska), organ opracowujący projekt dokumentu stwierdzi, że wyznaczają one ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko lub że realizacja postanowień tych dokumentów może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko.

Organ opracowujący projekty w/w dokumentów, sporządza **prognozę oddziaływania na środowisko**. Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie

oddziaływania na środowisko uzgadniany zostaje z właściwymi organami (Generalnym lub Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska).

Przy odstąpieniu od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko albo stwierdzeniu konieczności przeprowadzenia takiej oceny, bierze się pod uwagę następujące uwarunkowania: charakter działań przewidzianych w projektach, rodzaj i skalę oddziaływania na środowisko, cechy obszaru objętego oddziaływaniem na środowisko.

Organ opracowujący projekt polityki, strategii, planu lub programu, poddaje projekt wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, opiniowaniu do:

- a) Generalnego lub Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska,
- b) Organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej,

które wydają opinię w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii. Ponadto organ opracowujący projekt dokumentu zapewnia możliwość udziału społeczeństwa (21 dni).

3.8 Identyfikacja uwarunkowań w zakresie ochrony środowiska przy wyborze lokalizacji miejsca pod lotniska

3.8.1 Klimat akustyczny

Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu określa zróżnicowane dopuszczalne poziomy hałasu dla następujących rodzajów terenów przeznaczonych (określane jako „tereny chronione akustycznie”):

- a) pod zabudowę mieszkaniową,
- b) pod szpitale i domy opieki społecznej,
- c) pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- d) na cele uzdrowiskowe,
- e) na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
- f) na cele mieszkaniowo-usługowe.

Istotnym aspektem przy wyborze lokalizacji miejsca pod lotnisko jest odległość lotniska od najbliższych terenów chronionych akustycznie, co może być potencjalnym źródłem konfliktów społecznych.

Ostre normy w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu powodowanych przez statki powietrzne stwarzają potencjalną konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska (art. 135 ustawy Prawo ochrony środowiska).

Obszar ograniczonego użytkowania to prawnie wyznaczony teren na który oddziałuje np. lotnisko, emitując hałas, przez co standardy jakości środowiska poza terenem lotniska nie mogą być dotrzymane.

Obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z przeglądu ekologicznego, z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko lub z analizy porealizacyjnej.

Obszary ograniczonego użytkowania tworzone są uchwałami sejmiku województwa (dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko) lub rady powiatu (dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko), w których określa się: granice obszaru, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenów objętych obszarem.

Zgodnie z uchwałą może się okazać, że skutek ograniczenia sposobu korzystania w dotychczasowy sposób lub zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem, z położonych na terenie obszaru nieruchomości lub z ich części, użytkowanie konkretnej nieruchomości stanie się niemożliwe lub istotnie ograniczone. W takich przypadkach, na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska, prawnym dysponentom nieruchomości (gruntowych i lokalowych niezależnie od ich przeznaczenia) położonych na terenie obszaru, przysługuje roszczenie o wykupienie nieruchomości lub jej części albo o odszkodowanie za poniesioną szkodę pozostającą związku z ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości przy czym, szkoda obejmuje również zmniejszenie wartości nieruchomości oraz koszty w celu wypełnienia nałożonych uchwałą wymagań technicznych dotyczących zabezpieczenia przed hałasem istniejących budynków (tzw. rewitalizacja akustyczna: zwiększenie izolacyjności ścian, okien i drzwi w ścianach zewnętrznych, dachów i stropodachów).

Roszczenia o wykup nieruchomości lub o odszkodowanie kierowane są do podmiotów, których działalność spowodowała wprowadzenie ograniczeń w związku z ustanowieniem obszaru ograniczonego użytkowania, czyli do właścicieli/zarządców lotniska.

Zapisy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz wydawanie stosownych decyzji administracyjnych dopuszczających warunki zabudowy i lokalizacje inwestycji, powinny uwzględniać ograniczenia określone w uchwałach dotyczących obszarów ograniczonego użytkowania.

3.8.2 Formy ochrony przyrody

W obowiązującym w Polsce prawie ochrona przyrody regulowana jest przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody. Ustawa wprowadza następujące **formy ochrony przyrody**: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów.

W powiecie ełckim ełcki 50,3% powierzchni zajmują obszary prawnie chronione. Największy udział obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem z gmin powiatu ełckiego, wykazano dla gminy wiejskiej Ełk (71,6 %).

Tabela 12

Udział obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem

Jednostka terytorialna	Udział obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem [%]
Polska	32,5
Region północny	38
Województwo warmińsko-mazurskie	46,7
Podregion ełcki	59,5
Powiat ełcki	50,3
Ełk (gm. wiejska)	71,6
Kalinowo	37,3
Prostki	28,7
Stare Juchy	59,0

Źródło: BDL GUS (2011)

Tabela 13

Powierzchnia ogółem obszarów prawnie chronionych

Jednostka terytorialna	Powierzchnia ogółem [ha]
Województwo warmińsko-mazurskie	1129431,6
Powiat ełcki, w tym:	55928,5
Ełk (gm. wiejska)	27123,0
Kalinowo	10646,5
Prostki	6619,8
Stare Juchy	11539,2

Źródło: BDL GUS (2011)

3.8.2.1 Natura 2000

Do obszarów szczególnie wrażliwych na wpływ lotniska należą: obszary Natura 2000, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe i obszary chronionego krajobrazu. **Program Natura 2000** jest to ponadnarodowe, unikalne w skali świata przedsięwzięcie na rzecz ochrony

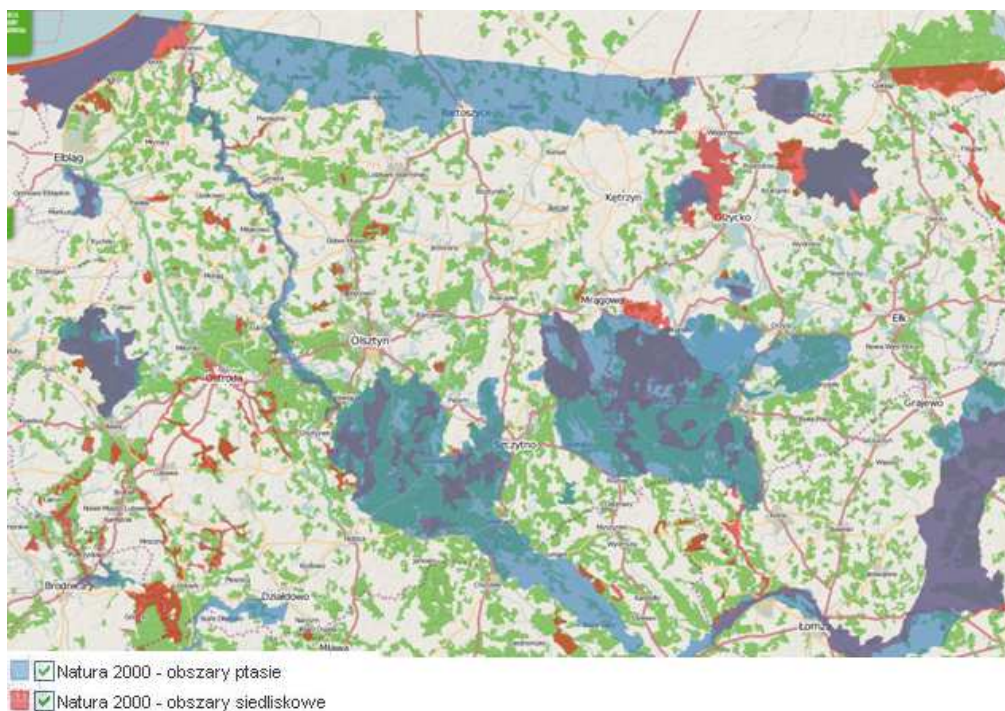
różnorodności biologicznej Europy. Celem programu jest objęcie ochroną około 200 najcenniejszych i zagrożonych wyginięciem siedlisk przyrodniczych i ponad 1000 rzadkich i zagrożonych gatunków w odpowiednio zaplanowanej Europejskiej Sieci Ekologicznej obszarów Natura 2000, znanej pod nazwą „sieci Natura 2000”, aby zapewnić im w sposób trwały właściwy stan ochrony. Unikalność tego programu polega na tym, że kraje członkowskie tworzą sieć Natura 2000 na podstawie jednakowych założeń określonych w prawie i wytycznych Unii Europejskiej, zarządzają nią przy zastosowaniu podobnych instrumentów, wspólnie troszczą się o odpowiednie środki finansowe i jej promocję. Natura 2000 to sieć obszarów chronionych, tworzona na mocy prawa europejskiego:

- a) Dyrektywy w sprawie ochrony dzikiego ptactwa 2009/147/WE, zwanej Dyrektywą Ptasią - tworzone ze względu na występowanie gatunków ptaków **obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO)**, tzw. obszary ptasie,
- b) Dyrektywy w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory 92/43/EWG, zwaną Dyrektywą Siedliskową - tworzone w celu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt **specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO)**, tzw. obszary siedliskowe.

Podstawy prawne w Polsce dla tworzenia i funkcjonowania sieci Natura 2000 określa ustawa o ochronie przyrody. Obecnie w Polsce sieć Natura 2000 zajmuje prawie 1/5 powierzchni lądowej kraju. W jej skład wchodzi: 845 obszarów siedliskowych oraz 145 obszarów ptasich.⁸¹

Mapa 12

Lokalizacja terenów Natura 2000 na terenie województwa warmińsko-mazurskiego



Źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>

⁸¹ <http://www.gdos.gov.pl/>

Tabela 14

Tereny Natura 2000 w województwie warmińsko-mazurskim

Lp.	Nazwa	Kod	Gmina	Powierzchnia [ha]
1.	Dolina Drwęcy	PLH280001	Ciechocin, Golub-Dobrzyń, Radomin, Wąpielsk, Lubicz, Toruń, Bobrowo, Brodnica, Brzozie, Bartniczka, Zbiczno, Grodziczno, Kurzętnik, Iława, Lubawa, Nowe Miasto Lubawskie, Gietrzwałd, Olsztynek, Ostróda, Grunwald, Miłomłyn	12 561.5
2.	Gierłoż	PLH280002	Kętrzyn	56.9
3.	Jezioro Karaś	PLH280003	Iława, Biskupiec	814.8
4.	Mamerki	PLH280004	Węgorzewo	162.1
5.	Puszcza Romincka	PLH280005	Dubeninki, Gołdap	14 754.3
6.	Rzeka Pasłęka	PLH280006	Braniewo, Pieniężno, Płoskinia, Wilczęta, Godkowo, Lubomino, Orneta, Gietrzwałd, Jonkowo, Olsztynek, Stawiguda, Świątki, Łukta, Miłakowo	8 418.5
7.	Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana	PLH280007	Nowy Dwór Gdański, Sztutowo, Krynica Morska, Braniewo, Frombork, Elbląg, Tolkmicko	40 862.6
8.	Bieńkowo	PLH280009	Lelkowo	122.7
9.	Budwity	PLH280010	Małdyty	450.9
10.	Gązwa	PLH280011	Mrągowo	499.1
11.	Ostoja Lidzbarska	PLH280012	Górzno, Bartniczka, Świdziebna, Lubowidz, Lidzbark	8 866.9
12.	Ostoja Welska	PLH280014	Lidzbark, Działdowo, Płońska, Rybno, Dąbrówno	3 384.3
13.	Przełomowa Dolina Rzeki Wel	PLH280015	Lidzbark, Grodziczno	1 259.7
14.	Ostoja Borecka	PLH280016	Kowale Oleckie, Gołdap, Banie Mazurskie, Kruklanki, Pozezdrze, Wydminy, Świątajno	25 340.1
15.	Jezioro Drużno	PLH280028	Elbląg, Markusy	3 088.8
16.	Doliny Erozyjne Wysoczyzny Elbląskiej	PLH280029	Tolkmicko, Milejewo, Elbląg	2 260.5
17.	Jezioro Długie	PLH280030	Łukta	642.9
18.	Murawy koło Pasłęki	PLH280031	Pasłęk	642.7
19.	Uroczysko Markowo	PLH280032	Godkowo, Morąg	1 453.6
20.	Warmińskie Buczyny	PLH280033	Dobre Miasto, Dywity, Jonkowo, Świątki	1 525.9
21.	Jezioro Woszczelskie	PLH280034	Ełk, Stare Juchy	313.7
22.	Ostoja Radomno	PLH280035	Iława, Nowe Miasto Lubawskie	929.4

Lp.	Nazwa	Kod	Gmina	Powierzchnia [ha]
23.	Dolina Kakaju	PLH280036	Biskupiec, Nowe Miasto Lubawskie	1 428.0
24.	Torfowisko Zocie	PLH280037	Kalinowo	65.8
25.	Jezioro Wukśniki	PLH280038	Miłakowo	326.2
26.	Jonkowo-Warkały	PLH280039	Jonkowo	226.5
27.	Kaszuny	PLH280040	Lidzbark Warmiński	264.0
28.	Murawy na Pojezierzu Ełckim	PLH280041	Ełk	77.2
29.	Ostoja Dylewskie Wzgórza	PLH280043	Lubawa, Dąbrówno, Grunwald, Ostróda	3 430.6
30.	Ostoja nad Oświnem	PLH280044	Barciany, Srokowo, Węgorzewo	3 356.7
31.	Ostoja Północnomazurska	PLH280045	Giżycko, Pozezdrze, Węgorzewo	14 573.0
32.	Swajnie	PLH280046	Lidzbark Warmiński, Dobrze Miasto	1 186.5
33.	Torfowiska Źródłiliskowe koło Łabędnika	PLH280047	Bartoszyce, Sępólno	27.0
34.	Ostoja Piska	PLH280048	Pisz, Rozogi, Mikołajki, Mrągowo, Piecki, Sorkwity, Biskupiec, Ruciane-Nida, Dźwierzuty, Szczytno, Świętajno	57 826.6
35.	Niecka Skaliska	PLH280049	Banie Mazurskie, Budry	11 385.7
36.	Niedźwiedzie Wielkie	PLH280050	Małdyty	89.1
37.	Aleje Pojezierza Iławskiego	PLH280051	Susz, Iława	377.2
38.	Ostoja Napiwodzko-Ramucka	PLH280052	Janowo, Wielbark, Nidzica, Olsztynek, Purda, Stawiguda, Jedwabno, Pasym, Szczytno	32 612.8
39.	Ostoja Iławska	PLH280053	Stary Dzierżoń, Zalewo, Iława, Susz	21 029.4
40.	Mazurskie Bagna	PLH280054	Miłki, Orzysz	1 569.3
41.	Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo	PLH280055	Mikołajki, Mrągowo	4 305.1
42.	Bagna Nietlickie	PLB280001	Miłki, Mikołajki, Orzysz	4 080.8
43.	Dolina Pasłęki	PLB280002	Braniewo, Płoskinia, Wilczęta, Godkowo, Lubomino, Orneta, Gietrzwałd, Jonkowo, Olsztynek, Stawiguda, Świętka, Łukta, Miłakowo	20 669.9
44.	Jezioro Łuknajno	PLB280003	Mikołajki	1 380.2
45.	Lasy Iławskie	PLB280005	Stary Dzierżoń, Susz, Zalewo, Iława	25 218.5
46.	Puszcza Borecka	PLB280006	Kowale Oleckie, Gołdap, Banie Mazurskie, Krukłanki, Pozezdrze, Wydminy, Świętajno	18 962.8
47.	Puszcza Napiwodzko-Ramucka	PLB280007	Chorzele, Janowo, Wielbark, Nidzica, Olsztynek, Purda, Stawiguda, Szczytno, Dźwierzuty, Jedwabno, Pasym	116 604.7
48.	Puszcza Piska	PLB280008	Łyse, Turośl, Pisz, Rozogi, Kolno,	172 802.2

Lp.	Nazwa	Kod	Gmina	Powierzchnia [ha]
			Mikołajki, Mrągowo, Piecki, Sorkwity, Biskupiec, Orzysz, Ruciane-Nida, Dźwierzuty, Szczytno, Świętajno	
49.	Zalew Wiślany	PLB280010	Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Sztutowo, Braniewo, Frombork, Elbląg, Tolkmicko	32 224.1
50.	Lasy Skalskie	PLB280011	Banie Mazurskie, Budry	12 644.7
51.	Jezioro Dobskie	PLB280012	Giżycko, Ryn, Kętrzyn, Węgorzewo	6 985.3
52.	Jezioro Drużno	PLB280013	Elbląg, Markusy	5 995.7
53.	Ostoja Poligon Orzysz	PLB280014	Pisz, Biała Piska, Elk, Orzysz	21 208.0
54.	Ostoja Warmińska	PLB280015	Braniewo, Bartoszyce, Górowo Iławeckie, Sępólno, Lełkowo, Pieniężno, Płoskinia, Barciany, Korsze, Srokowo, Kiwity, Lidzbark Warmiński, Węgorzewo	145 342.0
55.	Góra Dębowa koło Mławy	PLH280057	woj. warmińsko-mazurskie	386.0

Źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/>

Na terenie powiatu ełckiego znajdują się cztery obszary Natura 2000:

1. Jezioro Woszczelskie, kod obszaru: PLH 280034, powierzchnia: 313,7 ha.

OPIS OBSZARU: Chroniony obszar położony jest w środkowej części Pojezierza Ełckiego, o urozmaiconej rzeźbie terenu. Pojezierze Ełckie przycinają dwie strefy oddziaływania wód fluwioglacjalnych. W sąsiedztwie powstało szereg jezior o dużej powierzchni, takie jak Krukiln, Wydmińskie, Jędzelek i Sawinda, których misy jeziorne wyznaczają ślad zasypanej rynny lodowcowej. Obszar utworzono w celu ochrony mezotroficznego jeziora Woszczelskiego oraz torfowiska przejściowego.

Jezioro Woszczelskie powstało w wyniku wytapiania się wśród piasków brył martwego lodu. Jest zbiornikiem otwartym hydrologicznie, o powierzchni 172,6 ha i głębokości maksymalnej 10,6 m oraz średniej 3,3 m. W południowo-środkowej jego części znajduje się pagórkowata wyspa, o powierzchni 1,7 ha (Chmielewski 2007). Zbiornik jest długi na ponad 2,5 km i szeroki na około 1,2 km. Długość linii brzegowej wynosi 8,3 km.

Ważnym siedliskiem jest również torfowisko przejściowe, znajdujące się w południowo-wschodniej części obszaru, między małymi, eutroficznymi zbiornikami, powstałymi w miejscu wyrobisk kopalni żwiru.

Zbiorniki opisywanego obszaru regulują stosunki wodne najbliższego otoczenia, w tym wymienionego torfowiska.

WARTOŚĆ PRZYRODNICZA I ZNACZENIE: Głównymi elementami obszaru "Jezioro Woszczelskie" są: mezotroficzne jezioro, zbiorniki eutroficzne, torfowisko przejściowe oraz niewielkie powierzchnie łąkowe (wilgotne łąka trzęślicowa i dwie powierzchnie świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie) i niewielki fragment niżowego łągu jesionowo-olszowego, który rozwija się wzdłuż ciek łączącego jeziora Sawinda Wielka z Woszczelskim.

Jezioro Woszczelskie stanowi siedlisko występowania zbiorowisk ramienic oraz rzadkich gatunków naczyniowych roślin zanurzonych. W obrębie zbiorowisk ramienic zidentyfikowano pięć gatunków, które znajdują się w rejestrze Czerwonej Listy glonów w Polsce.

Brzegi jeziora oraz wypłyca obficie porasta roślinność szuwarowa. Ma ona duże znaczenia dla występującej tu fauny kręgowców i bezkręgowców. Zbiorowiska szuwarowe wykorzystywane są jako schronienie oraz miejsca lęgowe i tarliskowe.

Na południe od jeziora Woszczelskiego znajduje się przyrodniczo cenne torfowisko przejściowe, o niewielkiej powierzchni, gdzie wśród torfowców obficie rozwija się gatunek stanowiący relikt glacialny oraz chronione stoczeki. Florę tego siedliska dodatkowo wzbogaca występowanie dwóch gatunków gruszynek.

ZAGROŻENIA: Bezpośrednie zagrożenia dla obszaru, związane są głównie ze zmianami poziomu wód powierzchniowych. W południowej części obszaru, pozostawiono znaczne tereny zajęte przez podmokłe łąki w celu ochrony samego jeziora i stabilizacji poziomu wód.

W przypadku Jeziora Woszczelskiego duże zagrożenie stanowi nadmierny rozwój zabudowy letniskowej i rekreacyjnej w bezpośrednim sąsiedztwie brzegów. W większości przypadków nie jest zachowany obowiązujący pas ochronny wokół brzegów. Stwierdzono niszczenie szuwarów w celach rekreacyjnych oraz groźba posesji bezpośrednio do lustra wody.

Zagrożeniem dla torfowiska przejściowego może być zmiana stosunków wodnych w sąsiadujących niewielkich zbiornikach. Obecnie prace wydobywcze prowadzone są w jednym, południowym zbiorniku, koło miejscowości Chrzanowo. Jeśli nie zostanie naruszona warstwa wodonośna i nie nastąpi obniżenie poziomu wód, praca zakładu nie ma negatywnego wpływu na roślinność tego siedliska. Wszelkie zmiany w zlewniach bezpośrednich, związane ze zmianą poziomu wód powierzchniowych będą miały bezpośredni, negatywny wpływ na cenne gatunki flory.

2. Murawy na Pojezierzu Ełckim, kod obszaru: PLH280041, powierzchnia: 77,2 ha.

OPIS OBSZARU: Obszar jest położony na północ od Ełku, w mikroregionie Pojezierze Łańskie, które stanowi środkową część Pojezierza Ełckiego. Całe Pojezierze Łańskie cechuje urozmaicona rzeźba terenu, ukształtowana przez mazurski łob lodowcowy fazy poznańskiej i pomorskiej zlodowacenia bałtyckiego.

Jest to krajobraz młodoglacialny pagórkowatych pojezierzy. Samo Pojezierze Łańskie obejmuje tereny bardzo bogate w większe jeziora, z niewielkim udziałem lasów i przewaga gleb użytkowanych rolniczo.

Obszar obejmuje 4 pagórki o charakterze kemowym wraz z otaczającymi je pastwiskami i polami uprawnymi. Znajduje się on w północnej części wsi Straduny, gminie Ełk. Pagóry

kemowe o wysokości kilkunastu metrów, szerokości i długości do 200 metrów są ograniczone stromymi stokami, opadającymi ku równinnym obniżeniom. Kemy utworzone są ze żwirów i piasków gliniastych przeważnie poziomo warstwowych, które zostały osadzone w wyniku działalności wód lodowcowych w obrębie szczelin lodowców. Na całym obszarze przeważają gleby brunatne i zbliżone do brunatnych, a same wzniesienia kemowe są zasobne w węgiel wapnia.

WARTOŚĆ PRZYRODNICZA I ZNACZENIE: W proponowanym obszarze występuje tylko jeden rodzaj siedliska z Załącznika I oraz 1 gatunek z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Pierwszoplanową wartością tego obszaru są kserotermiczne murawy z klasy Festuco-Brometea i wyłącznie dla ich ochrony został powołany obszar. Są to barwne, bujne, półnaturalne zbiorowiska o charakterze mezofilnym. Wyróżniają się one dużym udziałem gatunków kserotermicznych i wapieniolubnych. Chociaż nie ma tutaj najbardziej kserotermicznych gatunków o charakterze pontyjskim, które są charakterystyczne dla niższych jednostek fitysocjologicznych, to jednak występuje tutaj wiele roślin z klasy Festuco-Brometea. Zanotowano kilka rzadkich gatunków w skali całego kraju, a bardzo rzadkich dla flory lokalnej.

Polska północno-wschodnia, a szczególnie Pojezierze Mazurskie cechuje się brakiem ciepłolubnych zespołów muraw kserotermicznych. Dlatego też, pomimo że proponowany obszar uwzględnia uboższe, wtórne murawy powstałe po usunięciu drzew i krzewów przez człowieka - to jednak zasługują one w tym krajobrazie na szczególny rodzaj ochrony, ze względu na swoją rzadkość i zwiększenie różnorodności biologicznej. Omawiane zbiorowiska muraw kserotermicznych występują na wierzchołkach i południowych oraz południowo-zachodnich zboczach pagórków kemowych. Są to niewielkie powierzchnie do kilkudziesięciu arów, o charakterze barwnej, kwiecistej murawy, wykazującej największe podobieństwo do zespołu *Origano-Brachypodietum*. Istnienie tych zbiorowisk jest możliwe tylko przy ekstensywnym wypasie. Zarzucenie wypasu powoduje powstawanie zaroślowych zbiorowisk murawowych i eliminację gatunków światłolubnych. Równocześnie nadmierny wypas eliminuje większość gatunków rzadkich.

Obszar jest również cenny dla płazów, gadów i owadów zamieszkujących łąki i murawy kserotermiczne.

ZAGROŻENIA: Brak kontrolowanego, umiarkowanego wypasu bydła. Umiarkowany wypas lub odpowiednie koszenie jest warunkiem istnienia muraw kserotermicznych.

3. Torfowisko Zocie, kod obszaru: PLH280037, powierzchnia: 65,8 ha.

OPIS OBSZARU: Torfowisko "Zocie" położone jest na wschodnim skraju Pojezierza Ełckiego, praktycznie na lokalnym wododziale, oddzielającym zlewnie rzeki Legi od zachodu i Rospudy od strony wschodniej.

Rejon torfowiska został ukształtowany pod wpływem ostatniego zlodowacenia bałtyckiego.

Samo torfowisko zajmuje nieckę położoną na wysokości ok. 170 m n.p.m. Wzniesienia te przylegające od południa i wschodu, to przeważnie tereny rolnicze, ekstensywnie użytkowane, przeważnie jako pastwiska i łąki. Od strony zachodniej i północnej torfowisko

otoczone jest niedużym wilgotnym kompleksem leśnym. Zarówno samo torfowisko o powierzchni 11,88 ha, jak i przyległy kompleks leśny znajdują się w Administracji Lasów Państwowych.

W przypadku opisywanego torfowiska mamy do czynienia z obiektem o zróżnicowanej trofii, gdzie w części jest to torfowisko przejściowe, a w części torfowisko niskie, nawiązujące nawet do węglanowego, pomimo śladów odwadniania w postaci zarośniętych już rowów, jak i częściowo drożnego rowu okrężnego na południowym skraju, torfowisko "Zocie" jest dobrze uwodnione, a tylko w okresach letnich można zauważyć niewielkie procesy przesuszenia na najwyższych kępach w strefie brzeżnej. Centralna część obiektu ma postać trzęsawiska.

Około pół kilometra na południowy zachód od torfowiska znajduje się nieduża wieś mazurska Zocie, która posiada dobrze zachowany historyczny układ tzw. ulicówki. Od ćwierćwiecza wieś ta praktycznie nie rozbudowała się. Razem z terenami polno-łaskowymi tworzy harmonijny krajobraz historyczno-kulturowy.

WARTOŚĆ PRZYRODNICZA I ZNACZENIE: Na torfowisku "Zocie" odnotowano liczne gatunki flory naczyniowej i mszaki, chronione oraz zagrożone w skali Polski i Europy Środkowej (Kruszelnicki 2001, Bloch-Orłowska, Pisarek 2005).

Roślinność torfowiska "Zocie" jest zróżnicowana. Obok kwaśnych dystroficznych miejsc ze zbiorowiskami należącymi do torfowisk przejściowych występujące tu fragmenty zaliczyć można do rzędu torfowisk eutroficznych o zasadowym pH. W szczególności torfowisko pokrywają zbiorowiska: turzycy nitkowatej z domieszką przygielki białej i bagnicy torfowej. Ponadto występują tu fitocenozy. Na torfowisku odnotowano niedużą ilość sosny i brzozy omszonej. Otaczające torfowisko lasy, to przeważnie wilgotne drzewostany z przewagą sosny z domieszką brzozy brodawkowatej i olszy czarnej zagłębieniami z okrzężnicą bagienną.

Torfowisko "Zocie" oraz jego najbliższy region jest jeszcze słabo rozpoznany pod względem faunistycznym. Niemniej jednak odnotowano tu gatunki zwierząt, chronione zarówno prawem krajowym, jak i wynikającym z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej i z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Z Dyrektywy Siedliskowej są tu bóbr europejski i kumak nizinny. Ponadto, chronione gady i płazy.

ZAGROŻENIA: Stan zachowania torfowiska "Zocie" można uznać za dobry, biorąc pod uwagę dobre uwodnienie obiektu oraz w miarę stabilne warunki hydrologiczne, pomimo wciąż jeszcze drożnego rowu opaskowego. Pewien wpływ na zachowanie przepływu wody w rowie mają w ostatnich latach bobry.

Potencjalnym w przyszłości zagrożeniem dla tego cennego w skali kraju torfowiska jest możliwość zintensyfikowania rolnictwa na przyległym od południa terenie. W chwili obecnej wpływ gospodarki leśnej na obszar jest jeszcze nieduży ale pewnym zagrożeniem może być zintensyfikowanie pozyskania drewna na sąsiednich siedliskach borów i lasów bagiennych.

4. Ostoja Poligon Orzysz, kod obszaru: PLB280014, powierzchnia: 21 208,0 ha.

OPIS OBSZARU: Ostoja położona jest na Równinie Mazurskiej. Znaczna część ostoi wchodzi w skład czynnego poligonu wojskowego Orzysz. Teren ostoi to lekko falista równina sandrowa. Ponad powierzchnią piaszczystego sandru wyniesione są pagórki morenowe. Na obrzeżach ostoi znajduje się 6 jezior różnej wielkości. Największym jest jezioro Roś.

Sieć hydrograficzną tworzą cieki wodne: Świątek, Dziekałówka, Kanał Kozielski, Czarna Struga i liczne rowy. W niektórych rejonach zachowały się duże powierzchnie torfowisk niskich porośniętych zbiorowiskami turzycowisk czy szuwarami trzcinowymi. Dość licznie występują tu polany śródleśne.

Lasy zajmują znaczną część ostoi. Są to głównie bory sosnowe świeże, bory mieszane oraz bory wilgotne. W dolinach rzek oraz na obrzeżach torfowisk występują również olsy i brzezina bagienna.

Niezwykle ważnym elementem środowiska są rozległe, otwarte polany poligonowe z podmokłymi obniżeniami i piaszczystymi wyniesieniami, częściowo porośnięte samosiewami sosny, brzozy, osiki.

Znaczną część polan porastają tylko trawy i ziołorośla.

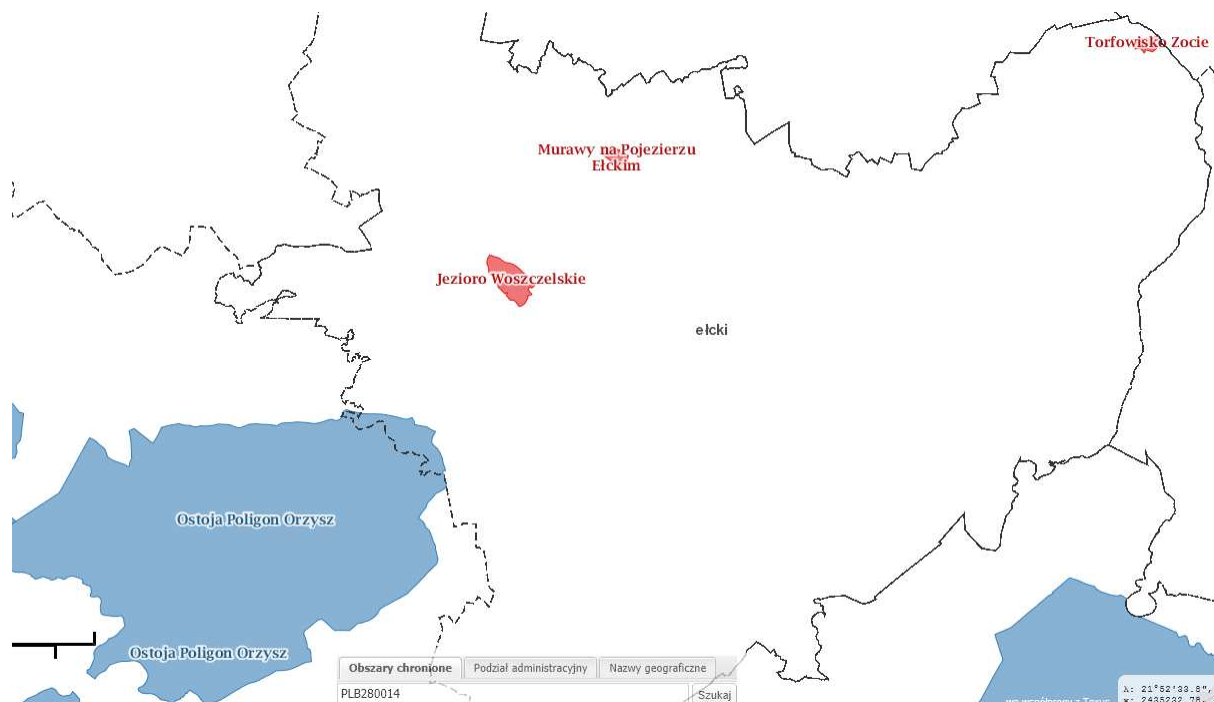
WARTOŚĆ PRZYRODNICZA I ZNACZENIE: W ostoi Poligon Orzysz stwierdzono występowanie co najmniej 11 gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Liczebności 3 gatunków (cietrzewia, derkacza i żurawia) mieszczą się w kryteriach wyznaczania ostoi ptaków wprowadzonych przez BirdLife International. Ponadto 7 z wymienionych gatunków zostało zamieszczonych na liście ptaków zagrożonych w Polskiej czerwonej księdze zwierząt.

Poligon Orzysz jest jedną z 10 najważniejszych w Polsce ostoi cietrzewia.

ZAGROŻENIA: Wypalanie roślinności, stosowanie zrębów zupełnych oraz penetracja siedlisk przez ludzi i zwierzęta domowe.

Mapa 13

Lokalizacja terenów Natura 2000 na terenie powiatu ełckiego


 Źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>

3.8.2.2 Parki narodowe

Obejmują obszar wyróżniający się szczególnymi wartościami przyrodniczymi, naukowymi, społecznymi, kulturowymi i edukacyjnymi, o powierzchni nie mniejszej niż 1.000 ha, na którym ochronie podlega cała przyroda oraz walory krajobrazowe. Park narodowy tworzy się w celu zachowania różnorodności biologicznej, zasobów, tworów i składników przyrody nieożywionej oraz walorów krajobrazowych, przywrócenia właściwego stanu zasobów i składników przyrody, a także odtworzenia zniekształconych siedlisk przyrodniczych, siedlisk roślin, siedlisk zwierząt lub siedlisk grzybów.

Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego brak parków narodowych.

3.8.2.3 Rezerваты przyrody

Obejmują obszary zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym, ekosystemy, ostoje i siedliska przyrodnicze, a także siedliska roślin, siedliska zwierząt i siedliska grzybów oraz twory i składniki przyrody nieożywionej, wyróżniające się szczególnymi wartościami przyrodniczymi, naukowymi, kulturowymi lub walorami krajobrazowymi.

Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego znajduje się 110 rezerwatów przyrody, których przedmiotem ochrony jest: ostoja ptactwa wodno-błotnego, biotopy lęgowe różnych gat. zwierząt błotnych i wodnych, zachowanie naturalnych zespołów leśnych, zachowanie drzewostanów, zachowanie kompleksów torfowisk, zachowanie walorów krajobrazowych, ochrona stanowisk chronionych i rzadkich gatunków roślin, zachowanie krajobrazu.

Tabela 15

Rezerваты przyrody na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

Lp.	Nazwa rezerwatu przyrody	Położenie - Powiat	Położenie - Gmina	Lp.	Nazwa rezerwatu przyrody	Położenie - Powiat	Położenie - Gmina
1.	Bagno Koziana	Działdowo	Lidzbark Welski	56.	Krutynia „Dolna”	Mrągowo, Pisz	Mikołajki, Ruciane - Nida
2.	Bagno Mostki	Nowe Miasto	Kurzętnik	57.	Kulka	Szczytno	Dźwierzuty
3.	Bagno Nadrowskie	Olsztyn	Olsztynek	58.	Kwieciewo	Olsztyn	Świątki
4.	Bajory	Kętrzyn	Srokowo	59.	Las Warmiński	Olsztyn	Purda, Stawiguda
5.	Boczki	Gołdap	Dubeninki	60.	Lenki	Elbląg	Młynary
6.	Borki	Giżycko	Kruklanki	61.	Lipowy Jar	Olecko	Kowale Oleckie
7.	Buki Wysoczyzny Elbląskiej	Elbląg	Tolkmicko	62.	Łabędź	Nowe Miasto Lub.	Biskupiec Pomorski
8.	Bukowy	Olsztyn	Kolno	63.	Małga	Szczytno	Jedwabno
9.	Cielętnik	Braniewo	Braniewo	64.	Mazury	Olecko	Kowale Oleckie
10.	Cisowy Jar	Olecko	Kowale Oleckie	65.	Mechacz Wielki	Gołdap	Gołdap
11.	Czapliniec	Mrągowo	Mikołajki	66.	Mokradła Żegockie	Olsztyn	Kiwity
12.	Czaplisko - Ławny Lasek	Mrągowo	Piecki	67.	Mokre	Giżycko	Węgorzewo
13.	Czerwica	Iława	Susz	68.	Mszar	Olsztyn	Olsztyn
14.	Czerwona Struga	Gołdap	Dubeninki	69.	Jezioro Neliwa	Działdowo	Rybno
15.	Dębowo	Olsztyn	Biskupiec	70.	Niedźwiedzie Wielkie	Ostróda	Małdyty
16.	Dęby Napiwodzkie	Szczytno	Jedwabno	71.	Nietlickie Bagno	Giżycko, Pisz	Miłki, Orzysz
17.	Dęby w Krukach Pasłęckich	Elbląg	Pasłęk	72.	Nowinka	Elbląg	Tolkmicko
18.	Dolina rzeki Wąszy	Braniewo	Pieniężno	73.	Osiek II	Braniewo	Wilczęta
19.	Dolina Stradanki	Elbląg	Tolkmicko	74.	Ostoją bobrów na rzece Pasłęce	Olsztyn, Ostróda,	Stawiguda, Olsztynek

Lp.	Nazwa rezerwatu przyrody	Położenie - Powiat	Położenie - Gmina	Lp.	Nazwa rezerwatu przyrody	Położenie - Powiat	Położenie - Gmina
20.	Dylewo	Ostróda	Ostróda	75.	Ostoja bobrów Bartosze	Ełk	Ełk
21.	Dziki Kąt	Gołdap	Dubeninki	76.	Ostrów Tarczyński	Działdowo	Rybno
22.	Galwica	Szczytno	Jedwabno	77.	Perkuny	Giżycko	Giżycko
23.	Gązwa	Mrągowo	Mrągowo	78.	Piekielko	Nowe Miasto Lub.	Grodziczno
24.	Góra Dębowa	Działdowo	Iłowo	79.	Pierwos	Mrągowo	Piecki
25.	Jar Branicy	Działdowo	Lidzbark Welski	80.	Piłackie Wzgórza	Giżycko	Pozezdrze
26.	Jasne	Iława	Iława	81.	Piłaki	Kętrzyn	Sorkwity
27.	Jeziorko koło Drozdowa	Pisz	Orzysz	82.	Pióropusznikowi Jar	Elbląg	Młynary, Tolkmicko
28.	Jezioro Pogubie Wielkie	Pisz	Pisz	83.	Polder Sątopy-Samulewo	Bartoszyce	Bisztynek
29.	Siedmiu Wysp zwany również Jeziorem Siedmiu Wysp	Węgorzewo	Węgorzewo	84.	Półwysep i 5 wysp na jeziorze Rydzewskim	Giżycko	Węgorzewo
30.	Jezioro Czarne (Kliniak)	Ostróda	Ostróda	85.	Ptasia Wyspa	Giżycko	Ryn
31.	Jezioro Długie	Ostróda	Łukta	86.	Pupy	Szczytno	Świątajno
32.	Jezioro Dobskie	Giżycko	Giżycko	87.	Redykajny	Olsztyn	Olsztyn
33.	Jezioro Družno	Elbląg	Elbląg, Markusy	88.	Rzeka Drwęża	Olsztyn, Ostróda, Iława, Nowe Miasto Lub.	Olsztynek, Ostróda, Grunwald, Miłomłyn, Iława, Lubawa, Nowe Miasto Lub. Kurzętnik
34.	Jezioro Francuskie	Ostróda	Ostróda	89.	Sołtysek	Szczytno	Pasym
35.	Jezioro Gaudy	Iława	Susz	90.	Sosny Taborskie	Ostróda	Łukta
36.	Jezioro Iłgi	Ostróda	Miłomłyn	91.	Struga Żytkiejmska	Gołdap	Dubeninki
37.	Jezioro Karaś	Iława	Iława	92.	Strzałowo	Mrągowo	Piecki
38.	Jezioro Kośno	Olsztyn	Pasym, Purda	93.	Sztynort	Węgorzewo	Węgorzewo
39.	Jezioro Kożuchy	Giżycko	Giżycko	94.	Świńskie Bagno	Działdowo	Iłowo
40.	Jezioro Lisiny	Mrągowo	Mikołajki	95.	Torfowisko na Tatarskiej Górze	Gołdap	Gołdap
41.	Jezioro Łuknajno	Mrągowo	Mikołajki	96.	Tofowisko Spytkowo	Giżycko	Giżycko

Lp.	Nazwa rezerwatu przyrody	Położenie - Powiat	Położenie - Gmina	Lp.	Nazwa rezerwatu przyrody	Położenie - Powiat	Położenie - Gmina
42.	Jezioro Martwe	Bartoszyce	Górowo Ił.	97.	Ujście Nogatu	Elbląg	Elbląg (grunty 277,9 ha) Tolkmicko (wody Zalewu Wiślanego i grunty 78,82 ha)
43.	Jezioro Nidzkie	Pisz	Ruciane - Nida, Pisz	98.	Uroczysko Kramnik	Gołdap	Dubeninki
44.	Jezioro Orłowo Małe	Nidzica	Nidzica	99.	Uroczysko Piotrowice	Nowe Miasto Lub.	Biskupiec Pomorski
45.	Jezioro Warnołty	Pisz	Ruciane - Nida	100.	Ustnik	Olsztyn	Jeziorany
46.	Jezioro Zdedy	Pisz	Orzysz	101.	Wyspa Lipowa	Ostróda	Łukta
47.	Kadyński Las	Elbląg	Tolkmicko	102.	Wyspa lipowa na jeziorze Wielki Szwalk	Olecko	Kowale Oleckie
48.	Kałeckie Błota	Kętrzyn	Srokowo	103.	Wyspa na Jeziorze Partęciny Wielkie	Nowe Miasto Lub.	Kurzętnik
49.	Kamienna Góra	Olsztyn	Jonkowo	104.	Wyspy na jeziorze Mamry i Kisajno	Giżycko	Giżycko
50.	Klonowo	Działdowo	Lidzbark Welski	105.	Zabrodzie	Olsztyn	Biskupiec
51.	Kociołek	Nowe Miasto Lub.	Biskupiec Pomorski	106.	Zakręt	Mrągowo	Piecki
52.	Koniuszanka I	Nidzica	Nidzica	107.	Zatoka Elbląska	Elbląg	Elbląg, Tolkmicko
53.	Koniuszanka II	Nidzica	Nidzica	108.	Zielony Mechacz	Ostróda	Małdyty
54.	Królewska Sosna	Mrągowo	Piecki	109.	Źródła Rzeki Łyny im. Prof. Romana Kobendzy	Nidzica	Nidzica
55.	Królewska Sosna	Mrągowo	Piecki	110.	Żurawie Bagno	Nowe Miasto Lub.	Kurzętnik

Źródło: http://olsztyn.rdos.gov.pl/images/formy_ochrony/rejestr_rezerwatow_przyrody_wrzesien_2012.pdf

Mapa 14

Lokalizacja rezerwatów przyrody na terenie województwa warmińsko-mazurskiego


 Źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>

W Bartoszach znajduje się jedyny na terenie powiatu elckiego faunistyczny rezerwat przyrody Ostoja Bobrów Bartosze o powierzchni 190 ha. Z trzech stron otaczają go jeziora. W rezerwacie znaleźć można ponad 270 gatunków roślin, a także interesujące okazy miejscowej fauny. Obejmuje on silnie podtopione torfowisko niskie porośnięte brzozą z bogatym podszytem, złożonym z wierzby, kruszyny i świerka. Torfowisko jest miejscem gnieźdżenia się bobrów. W otoczeniu bory sosnowe.⁸²

⁸² <http://www.powiat.elk.pl/2012/04/ostoja-bobrow/>

Mapa 15

Lokalizacja rezerwatów przyrody na terenie powiatu etckiego


 Źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>
3.8.2.4 Parki krajobrazowe

Parki krajobrazowe obejmują obszar chroniony ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz walory krajobrazowe w celu zachowania, popularyzacji tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju. Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego zlokalizowano 8 parków krajobrazowych, o łącznej powierzchni 144 931,4 ha (parki z otuliną zajmują powierzchnię 229 626,2 ha). Na terenie powiatu etckiego brak parków krajobrazowych.

Tabela 16

Parki krajobrazowe na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

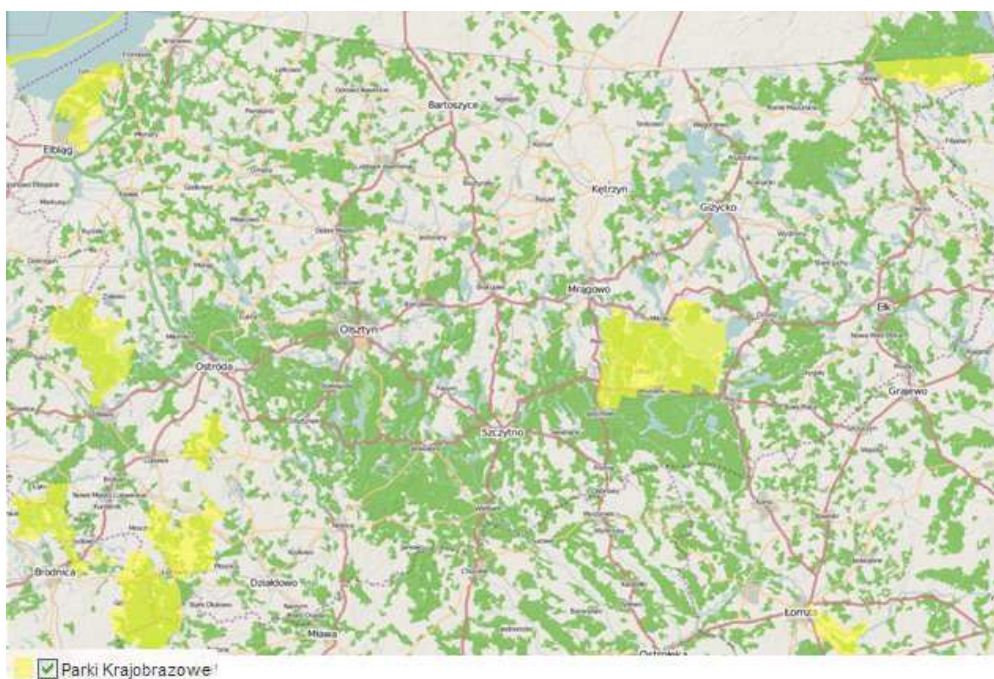
Lp.	Nazwa parku krajobrazowego	Położenie - Powiat	Położenie - Gmina	Lp.	Nazwa parku krajobrazowego	Położenie - Powiat	Położenie - Gmina
1.	Mazurski Park Krajobrazowy	mrągowski, piski, szczycieński	Pisz, Ruciane-Nida, Orzysz, Mrągowo, Piecki, Mikołajki, Świętajno	5.	Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej	gołdapski	miasto i gmina Gołdap, Dubeninki
2.	Park Krajobrazowy Pojezierza Iławskiego	iławski	miasto i gmina Iława,	6.	Welski Park Krajobrazowy	działdowski	Lidzbark Welski,

Lp.	Nazwa parku krajobrazowego	Położenie - Powiat	Położenie - Gmina	Lp.	Nazwa parku krajobrazowego	Położenie - Powiat	Położenie - Gmina
	(na terenie województwa warmińsko-mazurskiego)		Zalewo, Susz			nowomiejski	Rybno, Płońska, Grodziczno
3.	Park Krajobrazowy Wzgórz Dylewskich	ostródzki, iławski	Dąbrówno, Ostróda, Grunwald, Lubawa	7.	Górznieńsko-Lidzbarski Park Krajobrazowy (na terenie województwa warmińsko-mazurskiego)	nowomiejski	Lidzbark Welski
4.	Park Krajobrazowy Wysoczyzny Elbląskiej	elbląski	Tolknicko, Milejewo, gmina i miasto Elbląg	8.	Brodnicki Park Krajobrazowy (na terenie województwa warmińsko - mazurskiego)	nowomiejski	Biskupiec Pomorski, Kurzętnik

Źródło: http://olsztyn.rdos.gov.pl/images/formy_ochrony/rejestr_rezerwatow_przyrody_wrzesien_2012.pdf

Mapa 16

Lokalizacja parków krajobrazowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego



Źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>

3.8.2.5 Obszary chronionego krajobrazu

Obszary chronionego krajobrazu obejmują tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych.

Tabela 17

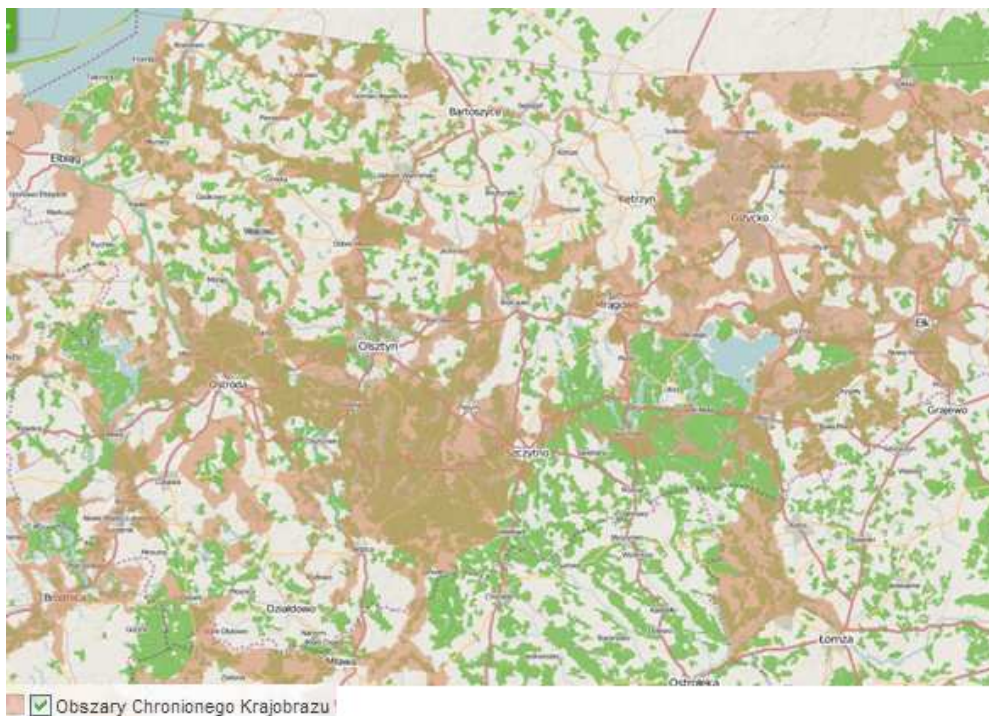
Obszary chronionego krajobrazu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

Lp.	Nazwa obszaru chronionego krajobrazu	Lp.	Nazwa obszaru chronionego krajobrazu
1.	Buchnowski	37.	OChK Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego - Kierwik
2.	Dąbrówieński OChK	38.	OChK Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego - Ruciane Nida
3.	Hartowiecki OChK	39.	OChK Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego - Szeroki Bór
4.	Naguszewski	40.	OChK Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego - Wschód
5.	Narieński OChK	41.	OChK Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego - Zachód
6.	OChK Bagien Mażańskich	42.	OChK Otuliny Welskiego Parku Krajobrazowego - Dębień
7.	OChK Doliny Błędzianki	43.	OChK Otuliny Welskiego Parku Krajobrazowego - Słup
8.	OChK Doliny Dolnej Drwęcy	44.	OChK Pojezierza Elckiego
9.	OChK Doliny Dolnej Łyny	45.	OChK Pojezierza Iławskiego - Wschód
10.	OChK Doliny Elmy	46.	OChK Pojezierza Iławskiego część A i B
11.	OChK Doliny Gołdapy i Węgorapy	47.	OChK Pojezierza Olsztyńskiego
12.	OChK Doliny Górnej Drwęcy	48.	OChK Puszczy Boreckiej
13.	OChK Doliny Górnej Wkry	49.	OChK Puszczy i Jezior Piskich
14.	OChK Doliny Legi	50.	OChK Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej
15.	OChK Doliny Pasłęki	51.	OChK Puszczy Rominckiej
16.	OChK Doliny Rzek Nidy i Szkotówki	52.	OChK Równiny Orneckiej
17.	OChK Doliny Rzeki Guber	53.	OChK Rzeki Banówki
18.	OChK Doliny Rzeki Orzyc	54.	OChK Rzeki Baudy
19.	OChK Doliny Rzeki Wel	55.	OChK Rzeki Dzierzgoń
20.	OChK Doliny Symsarny	56.	OChK Rzeki Liwy
21.	OChK Doliny Środkowej Łyny	57.	OChK Rzeki Nogat
22.	OChK Gawlik	58.	OChK Rzeki Walszy

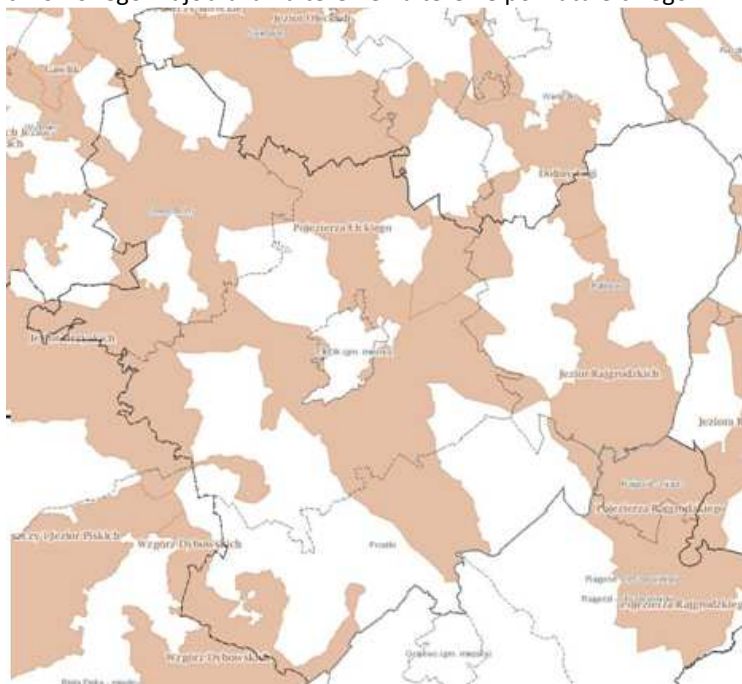
Lp.	Nazwa obszaru chronionego krajobrazu	Lp.	Nazwa obszaru chronionego krajobrazu
23.	OChK Grabowo	59.	OChK Rzeki Wąskiej
24.	OChK Grzybiny	60.	OChK Wybrzeża Staropruskiego
25.	OChK Jezior Legińsko-Mrągowskich	61.	OChK Wysoczyzna Krzywińskich
26.	OChK Jezior Oleckich	62.	OChK Wysoczyzny Elbląskiej - Wschód
27.	OChK Rzeki Wałszy	63.	OChK Wysoczyzny Elbląskiej - Zachód
28.	OChK Rzeki Wąskiej	64.	OChK Wzgórz Dybowskich
29.	OChK Wybrzeża Staropruskiego	65.	OChK Wzgórz Dylewskich
30.	OChK Wysoczyzna Krzywińskich	66.	OChK Wzgórz Szeskich
31.	OChK Wysoczyzny Elbląskiej - Wschód	67.	OChK Wzniesień Górowskich
32.	OChK Wysoczyzny Elbląskiej - Zachód	68.	Skarliński OChK
33.	OChK Wzgórz Dybowskich	69.	Słobicki OChK
34.	OChK Wzgórz Dylewskich	70.	Spychowski OChK
35.	OChK Wzgórz Szeskich	71.	OChK Krzyżany
36.	OChK Wzniesień Górowskich	72.	-

Źródło: http://olsztyn.rdos.gov.pl/images/formy_ochrony/rejestr_obszarow_maj_2012.pdf

Lokalizacja obszarów chronionego krajobrazu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego



Lokalizacja obszarów chronionego krajobrazu na terenie powiatu ełckiego



4.9 Uwarunkowania formalno-prawne dla lotniska/lądowiska w Pisanicy

4.9.1 Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Planowane w Pisanicy przedsięwzięcie, polegające na budowie lotniska o podstawowej długości drogi startowej mniejszej niż 2100 m bądź lądowiska, kwalifikuje się do tzw. II grupa przedsięwzięć jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, które wymaga **uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**.

Ze względu na charakter, wielkość, lokalizację oraz potencjalną możliwość wywierania znaczącego wpływu na środowisko oraz na tereny Natura 2000, dla planowanej budowy lotniska bądź lądowiska w Pisanicy, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach może zostać wydana na podstawie:

- a) karty informacyjnej przedsięwzięcia,
- b) lub przeprowadzonego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w ramach którego jest wymagane złożenie raportu o oddziaływaniu na środowisko w zakresie określonym postanowieniem, ponadto jest wymagany udział w postępowaniu społeczeństwa.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla lotniska/lądowiska w Pisanicy wydaje wójt gminy Kalinowo jako organ prowadzący, po zasięgnięciu opinii organów ochrony środowiska: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ełku.

Zgodnie z procedurą, dla przedsięwzięć grupy II do których należy lotnisko/lądowiskowo w Pisanicy:

- a) postanowienie o obowiązku lub braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wydaje się w terminie 30 dni od dnia wszczęcia postępowania; postanowienie wydaje się po zasięgnięciu opinii właściwych organów, które opinię wydają w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku o wyrażenie opinii,
- b) dla przedsięwzięć, dla których stwierdzono obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, do terminu wydania decyzji (30 dni) należy doliczyć termin na uzyskanie opinii i uzgodnienia z właściwymi organami (30 dni),
- c) dla przedsięwzięć, dla których stwierdzono obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, do terminu wydania decyzji należy doliczyć 21-dniowy termin postępowania z udziałem społeczeństwa.

Do terminów załatwienia sprawy nie wlicza się terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień, spowodowanych z winy strony albo z przyczyn niezależnych od organu.

Okres zawieszania występuje np. po uzyskaniu postanowienia o obowiązku raportu i trwa do czasu złożenia raportu. Innym powodem zawieszania postępowania może być

postanowienie o zakresie raportu określające wymóg rocznego monitoringu przyrodniczego - postępowanie zostaje wznowione do czasu złożenia wymaganego raportu.

Z uwagi na złożoność procedury i konieczność dokonania opinii i uzgodnień z innymi organami (ustawowo wymaganych), termin wydania decyzji ulega zazwyczaj przedłużeniu.

4.9.2 Rozwiązania dotyczące zarządzania lotniskiem/lądowiskiem

W procesie podejmowania decyzji dotyczącej budowy lotniska/lądowiska koniecznością jest przyjęcie założeń dotyczących montażu finansowego oraz zarządzania obiektem w przyszłości. Literatura, jak i doświadczenia praktyczne pozwalają wskazać trzy potencjalne modele zarządzania lotniskami (schemat 4).

Schemat 5

Modele zarządzania lotniskiem

	REALIZACJA INWESTYCJI	ZARZĄDZANIE
MODEL I	PODMIOT SAMORZĄDOWY	PODMIOT SAMORZĄDOWY
MODEL II	PODMIOT SAMORZĄDOWY + KAPITAŁ PRYWATNY	PODMIOT SAMORZĄDOWY + KAPITAŁ PRYWATNY
MODEL III	PODMIOT PRYWATNY	PODMIOT PRYWATNY

Źródło:

1. MODEL I:

Utworzenie spółki z udziałem kilku podmiotów, tylko samorządowych obejmujących udziały w spółce poprzez kupno udziałów po cenie oszacowanej przez założycieli wspólnie na podstawie założeń co do wymaganego wkładu początkowego lub wniesienie aportem określonego wkładu rzeczowego.

Finansowanie inwestycji, w zależności od decyzji co do skali przedsięwzięcia: lotnisko czy lądowisko, odbywać się może poprzez: podnoszenie kapitału założycielskiego, pozyskanie środków zewnętrznych np. z puli Funduszy Unii Europejskiej, pożyczki bankowe tudzież emisje obligacji.

Ważnym wskazania jest, iż banki niechętnie udzielają pożyczek na inwestycje w fazie początkowej. Dla pozyskania tego źródła finansowania należy doprowadzić do uzyskania pozwolenia na budowę planowanej inwestycji.

Zarządzanie podmiotem powierzane jest w ręce powołanego zarządu spółki składającego się ze specjalnie wynajętych do tego zadania profesjonalistów doświadczonych w realizacji inwestycji lotniskowych oraz okolołotniskowych. Nad pracą Zarządu kontrolę sprawuje Rada Nadzorcza składająca się z przedstawicieli udziałowców, w ilości proporcjonalnej do posiadanej ilości udziałów w spółce.

Pamiętać należy iż główne przychody przekładające się długofalowo w zyski z tytułu prowadzonej działalności nie są generowane przez samo lotnisko, lądowisko ale działalności poboczne zlokalizowane i prowadzone na terenie lub w ramach działalności lotniska czy też lądowiska.

Zalety tego rozwiązania to stała kontrola nad realizacją inwestycji i zamierzonych celów oraz realny wpływ na jej działalność operacyjną i koszty.

Wady tego rozwiązania to pewnego rodzaju „upolitycznienie” przedsięwzięcia, które w zależności od rodzaju udziałowca większościowego, z góry prowokuje opozycję polityczną do krytyki podejmowanych przez podmiot działań bez względu na ich bieżące lub długo-okresowe korzyści tak dla spółki jak i całej grupy lokalnych i regionalnych beneficjentów. Mimo istniejących wad tego modelu, ich znaczenie jest marginalizowane.⁸³

2. MODEL II:

Utworzenie spółki z udziałem kilku podmiotów: samorządowych oraz przedstawicieli kapitału prywatnego, obejmujących udziały w spółce na zasadach jak wcześniej, tzn.: poprzez kupno udziałów po cenie oszacowanej przez założycieli wspólnie na podstawie założeń co do wymaganego wkładu początkowego lub wniesienie aportem określonego wkładu rzeczowego.

Finansowanie inwestycji oraz zarządzanie podmiotem, z tytułu udziału kapitału prywatnego, odbywa się na zasadach komercyjnych, gdzie celem przewodnim jest maksymalizacja zysku z prowadzonych aktywności. Finansowanie odbywać się może poprzez: podnoszenie kapitału założycielskiego, pozyskanie środków zewnętrznych, np. z puli Funduszy Unii Europejskiej, pożyczki bankowe tudzież emisje obligacji.

Zarządzanie podmiotem powierzane jest w ręce powołanego zarządu spółki nad pracą którego kontrolę sprawuje Rada Nadzorcza składająca się z przedstawicieli udziałowców, w ilości proporcjonalnej do posiadanej ilości udziałów w spółce.

Zalety tego rozwiązania to stała kontrola nad realizacją inwestycji i zamierzonych celów oraz realny wpływ na jej działalność operacyjną i koszty, szczególne wsparcie i współpraca oraz zaangażowanie udziałowców w obszarach co do których deklarują swoje szczególne doświadczenie.

Potencjalna wadą tego modelu mogą być ograniczenia współpracy, których zdefiniowanie jest niemożliwe w momencie przystępowania do inwestycji, a związane np. ze zmieniającą się koniunkturą i możliwościami finansowymi.⁸⁴

3. MODEL III:

Utworzenie spółki, jak w wersji Modelu I, udziałem kilku podmiotów samorządowych, mającej na celu realizację inwestycji, jednak z góry zakładającej docelowe przekazanie inwestycji w ręce inwestora zewnętrznego. Zadaniem spółki jest wspomaganie podmiotu zewnętrznego w procedowaniu w trakcie realizacji inwestycji, a z kolei pobieranie pożytków niematerialnych na zasadach określonych w warunkach kontraktowych. Zadaniem inwestora zewnętrznego jest kompleksowa realizacja inwestycji oraz dążenie do szybkiego zwrotu nakładów inwestycyjnych oraz maksymalizacja zysków.

Warunkiem powodzenia realizacji tego Modelu działania jest określenie preferencyjnych warunków dla operatora zewnętrznego na przykład w zakresie długości trwania umowy o współpracy /minimum 30 lat!/, okresowego zwolnienia z opłat z tytułu podatku od nieruchomości.

Finansowanie inwestycji w tym wymiarze odbywać się może poprzez środki własne lub pożyczki bankowe.

Zalety tego rozwiązania to odciążenie władz samorządowych w zakresie procedowania i realizacji inwestycji, minimalizowanie ryzyka i obciążeń finansowych poprzez przerzucenie ich na podmiot zewnętrzny.

Wadą rozwiązania jest fakt, iż w zależności od wielkości planowanego przedsięwzięcia, lądowisko czy lotnisko, mając na uwadze obecną sytuację gospodarczą, może istnieć problem ze znalezieniem inwestora zainteresowanego inwestycją w okresie czasowym. Dalej, rozwiązanie to ogranicza kontrolę bezpośrednią nad realizowanym przedsięwzięciem.⁸⁵

4.9.3 Opłaty związane z zarejestrowaniem lotniska

Zgodnie z art. 26e ust. 1 ustawy Prawo lotnicze opłatę lotniczą za czynności urzędowe, o których mowa w art. 26a ust. 1 pkt. 1, 4 i 5 (w tym również wydawane przez Prezesa Urzędu zezwolenia), wnosi się z chwilą złożenia wniosku o dokonanie danej czynności urzędowej. W związku z powyższym, wraz z złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia niezbędne jest uiszczenie opłaty lotniczej w wysokości zgodnej z załącznikiem nr 6 do ustawy Prawo lotnicze.

W przypadku rejestracji lotniska, w zależności od przyjętych parametrów i wynikającego z tego tytułu przypisanego kodu lotniska, zgodnie z załącznikiem nr 6

⁸⁴

⁸⁵

do ustawy Prawo lotnicze opłaty konieczne do poniesienia w trakcie procesu rejestracyjnego kształtują się następująco:

- a) opłata za złożenie wniosku o wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska wynosi: 1.000 – 30.000zł,
- b) opłata za złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na założenie lotniska wynosi: 2.000 – 50.000,- zł,
- c) wpisanie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia wynosi: 1.500 – 40.000,-zł,
- d) zatwierdzenie instrukcji operacyjnej nowo zakładanego lotniska wynosi: 8.000 - 40.000,- zł,
- e) opłata lotnicza za przyznanie uprawnień do zarządzania lotniskiem użytku publicznego wynosi: 6 000 zł,
- f) opłata lotnicza za wpisanie lub wprowadzenie zmian do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych i wydanie zaświadczenia o wpisie lub zmianie wpisu wynosi:
 - urządzenia radiokomunikacyjne 1.500,-
 - urządzenia radionawigacyjne 3.000,-
 - wzrokowe pomoce nawigacyjne 800 - 1.000,-
 - automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych 1.000,-

Łączna suma opłat rejestracyjnych w procesie rejestracyjnym lotniska wynosić będzie: od 24.800,- do 172.500,- zł.

W przypadku rejestracji lądowiska, zgodnie z załącznikiem nr 6 do ustawy Prawo lotnicze opłaty konieczne do poniesienia w trakcie procesu rejestracyjnego kształtują się następująco:

- a) opłata lotnicza za wpisanie lądowiska do ewidencji i wydanie zaświadczenia o wpisie wynosi: 2.500 - 25.000,-
- b) opłata lotnicza za wydanie duplikatu zaświadczenia o wpisie lądowiska do ewidencji lub o wpisie lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru wynosi: 300 ,-

Łączna suma opłat rejestracyjnych w procesie rejestracyjnym lądowiska wynosić będzie od 2.800,- do 25.300,- zł.

Tabela 18

Wysokość opłat lotniczych

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość stawki w PLN w zależności od litery kodu lotniska				
	A	B	C	D	E
1	2	3	4	5	6

1. Wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska:					
1. użytku publicznego	1.000	8.200	15.500	22.700	30.000
2. użytku niepublicznego	800	2.600	4.400	6.200	8.000
2. Wydanie zezwolenia na założenie lotniska:					
1. użytku publicznego	2.000	14.000	26.000	38.000	50.000
2. użytku niepublicznego	1.500	4.800	8.300	11.700	15.000
3. Wpisanie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia:					
1. lotnisko użytku publicznego	1.500	11.000	20.500	30.000	40.000
2. lotnisko użytku niepublicznego	1.000	3.200	5.500	7.800	10.000
4. Wykreślenie lotniska z rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia	200	1.400	2.600	3.800	5.000
5. Zatwierdzenie instrukcji operacyjnej nowo zakładanego lotniska:					
1. użytku publicznego	8.000	16.000	24.000	32.000	40.000
2. użytku niepublicznego	500	1.600	2.700	3.800	5.000
6. Wydanie zezwolenia na wprowadzenie zmian	1.250	8.400	15.600	22.800	30.000
7. Wpisanie lądowiska do ewidencji i wydanie zaświadczenia o wpisie	2.500	6.500	12.700	18.900	25.000
8. Wpisanie lub wprowadzenie zmian do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych i wydanie zaświadczenia o wpisie lub zmianie wpisu:					
a) urządzenia radiokomunikacyjne					
b) urządzenia radiolokacyjne					
c) urządzenia radionawigacyjne					
d) wzrokowe pomoce nawigacyjne					
e) automatyczne systemy pomiarowe					
parametrów meteorologicznych					
9. Wydanie duplikatu zaświadczenia o wpisie lądowiska do ewidencji lub o wpisie lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru					

Źródło:

Rekomendacja:

Mając na uwadze przytoczone wysokości opłat lotniczych z tytułu procedowania o wydanie zgód wymaganych w ramach rejestracji lotniska bądź lądowiska, mając na uwadze rozpoczynający się proces inwestycyjny rekomenduje się rozpoczęcie inwestycji od rejestracji

lądowiska, gdzie maksymalna wysokość opłat rejestracyjnych wynosi 25.300,- i umożliwia rozpoczęcie działalności operacyjnej, a z kolei jej systematyczny rozwój i konieczność poprawiania parametrów lotniczych, gdzie koszty zostaną w sposób racjonalny rozłożone w czasie.

4.9.4. Opłaty związane z funkcjonowaniem lotniska/lądowiska

Uruchomienie lotniska lub lądowiska to przedsięwzięcie o charakterze ekonomicznym, żeby nie powiedzieć biznesowym, dla którego typowe są koszty inwestycyjne, a z kolei koszty operacyjne związane z zarządzaniem, utrzymaniem i eksploatacją majątku trwałego. Bez względu na to jaki model zarządzania zostanie przyjęty koszty te pojawią się, a ich pokryciem obciążony zostanie podmiot zarządzający. Zdefiniowanie wszystkich kosztów prowadzenia działalności operacyjnej lotniska lub lądowiska wykracza poza zakres niniejszego opracowania, jako iż wynikały one będą z docelowego biznesplanu przedsięwzięcia, w zależności od przyjętego wariantu rozwiązania.

Poglądowo przytoczyć należy istniejące rodzaje kosztów związanych z funkcjonowaniem lotniska lub lądowiska, na które składają się:

A. Koszty przygotowania inwestycji:

Koszty opracowania dokumentacji projektowej i podkładów mapowych,
Koszty przygotowania terenu,
Koszty geodezyjne.

B. Koszty realizacji inwestycji:

Koszty budowy i zakupu wyposażenia,
Koszty nadzoru inwestycyjnego.

C. Koszty rejestrowe:

Koszty opłat lotniskowych

D. Koszty eksploatacyjne:

Koszty pracowników,
Koszty podatków: podatki od wynagrodzeń, podatki od nieruchomości,

E. Koszty mediów oraz utrzymania stanu technicznego obiektu w stałej gotowości operacyjnej.

WNIOSKI

Przeprowadzona analiza potencjału społeczno – gospodarczego wschodniej części województwa warmińsko – mazurskiego jednoznacznie pozwala stwierdzić, że rozbudowa struktury komunikacyjnej o lotnictwo jest merytorycznie uzasadniona. Na analizowanym terenie powstają nowe inwestycje, a wraz z nimi przybywa nowych miejsc pracy. Dzięki rozwojowi turystyki oraz infrastruktury społecznej poprawia się jakość i warunki życia mieszkańców, powstaje nowoczesna baza sportowo-rekreacyjna i turystyczna oraz istnieje potrzeba rozbudowy sieci komunikacyjnej.

Lokalizacja lotniska w gminie spowoduje, że Ełk na trwałe znajdzie się na krajowej mapie lotnisk. Lotnisko będzie ogromnym atutem dla dalszego kształtowania rozwoju w regionie i w istotny sposób wpłynie na kierunki rozwoju całego regionu, w tym szczególności na rozwój wyznaczonych strategicznych sfer rozwoju przedsiębiorczości.

Lotnisko poprawi dostępności regionu, pobudzi rozwój lokalnej przedsiębiorczości oraz strategicznych obszarów gospodarczych, wesprze transport oraz zwiększy dostępność turystyczną.

Uruchomienie lotniska polepszy atrakcyjność inwestycyjnych terenów leżących w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, które przeznaczone zostaną na działalność przemysłową, handlową i usługową w bezpośrednim otoczeniu lotniska. Funkcjonowanie lotniska będzie miało także wymierne korzyści dla lokalnych jednostek samorządu terytorialnego poprzez wpływy podatkowe – PIT, CIT i podatki lokalne.

Udział obszarów podlegający ochronie na mocy ustawy o ochronie przyrody w województwo warmińsko-mazurskim jest znaczny. Należy podkreślić, iż budowa lotniska może wywołać następujące problemy dotyczące środowiska przyrodniczego:

- a) kolizję z obszarami chronionymi, w tym NATURA 2000,
- b) pogorszenie klimatu akustycznego, głównie przez starty i lądowania samolotów. Problem ten, poza pogorszeniem warunków siedliskowych zwłaszcza dla fauny, nabiera wymiaru społecznego. Pogorszenie klimatu akustycznego może się wiązać z koniecznością likwidacji części zabudowy mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie osi nalołów oraz przekształceń funkcjonalnych w strefie ponadnormatywnego oddziaływania hałasu. Docelowo, w razie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, powinien być ustanowiony obszar ograniczonego użytkowania i określone warunki zagospodarowania i użytkowania terenów w tym obszarze,
- c) wycięcia lasu jako bezpośrednia ingerencja w środowisko przyrodnicze, uszczuplająca teren o dużej aktywności ekologicznej. Wycięcie lasu wymagać będzie działań kompensacyjnych,
- d) wyłączenie z użytkowania rolniczego gleb w przełożeniu na stan środowiska skutkować będzie trwałą utratą powierzchni biologicznie czynnej,
- e) odprowadzanie dużych ilości wód opadowych z terenów utwardzonych lotniska.

Na etapie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko organ prowadzący może nakazać przeprowadzić:

- a) inwentaryzację terenów przeznaczonych pod budowę lotniska pod kątem występowania gatunków chronionych na podstawie ustawy o ochronie przyrody (w przypadku ich występowania konieczność podjęcia działań mających na celu kompensację przyrodniczą),
- b) ocenić wpływu inwestycji na integralność obszarów Natura 2000,
- c) szczegółową inwentaryzację ornitologiczną w aspekcie ochrony ptaków oraz bezpieczeństwa lotów.

Ponadto w zakresie inwestycji lotniczych należy zwrócić szczególną uwagę na warunki gruntowo-wodne, z uwzględnieniem następujących wskazań:

- a) ocena możliwości odprowadzanie dużych ilości wód opadowych z terenów utwardzonych lotniska, w sposób niezakłócający warunków gruntowo-wodnych w otoczeniu lotniska,
- b) konieczność uzyskania stosownych pozwoleń wodnoprawnych na budowę urządzeń wodnych oraz na odprowadzanie ścieków (podczyszczone wody opadowe i oczyszczone ścieki bytowe),
- c) konieczność budowy podczyszczalni lub oczyszczalni ścieków (analiza możliwości włączenia w istniejący system gminy lub budowa wspólnego systemu).

Spis map

Mapa 1: Dostępność lotnisk w Polsce

Mapa 2: Odległości i czasy przejazdów z Ełku do przyszłych lotnisk o regularnym rozkładzie operacji pasażerskich w województwach podlaskim i warmińsko-mazurskim /Lotnisko Sanniki i Lotnisko Szymany/

Mapa 3: Odległości i czasy przejazdów z Ełku do lotnisk i lądowisk obsługujących general aviation z czasem dojazdu do 60 minut oraz projektowanego lotniska w Pisanicy

Mapa 4: FIS Olsztyn

Mapa 5: Podział administracyjny województwa warmińsko-mazurskiego

Mapa 6: Poziom rozwój funkcji turystycznej w gminach, FT 2010

Mapa 7: Sieć drogowa województwa warmińsko-mazurskiego

Mapa 8: Województwo warmińsko-mazurskie - trasy rowerowe

Mapa 9: Nasycenie bazą noclegową w województwie warmińsko-mazurskim

Mapa 10: Poziom wykorzystania miejsc noclegowych w województwie warmińsko-mazurskim

Mapa 11: Liczba wizyt turystów zagranicznych według województw (w mln)

Mapa 12: Lokalizacja terenów Natura 2000 na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

Mapa 13: Lokalizacja terenów Natura 2000 na terenie powiatu ełckiego

Mapa 14: Lokalizacja rezerwatów przyrody na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

Mapa 15: Lokalizacja rezerwatów przyrody na terenie powiatu ełckiego

Mapa 16: Lokalizacja parków krajobrazowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

Mapa 17: Lokalizacja obszarów chronionego krajobrazu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

Mapa 18: Lokalizacja obszarów chronionego krajobrazu na terenie na terenie powiatu ełckiego

Spis schematów

Schemat 1: Procedura i tryb oceny oddziaływania na środowisko dla tzw. grupy I

Schemat 2: Procedura i tryb oceny oddziaływania na środowisko dla tzw. grupy II

Schemat 3: Procedura i tryb oceny oddziaływania na środowisko dla tzw. grupy III

Schemat 4: Procedura i tryb oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć wydawanych przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska (dla lotniska użytku publicznego, I i II grupa)

Schemat 5: Modele zarządzania lotniskiem

Spis tabel

Tabela 1: Podmioty gospodarki narodowej w województwie warmińsko – mazurskim wpisane do rejestru REGON - klasyfikacja wg PKD 2007 w latach 2009-2011

Tabela 2: Podmioty woj. warmińsko-mazurskiego według sektorów własnościowych w latach 2002-2011

Tabela 3: Struktura zarejestrowanych podmiotów gospodarczych na terenie powiatu ełckiego, Miasta Ełk oraz gminy Ełk (REGON) stan na 31.12.2012

Tabela 4: Podmioty w powiecie ełckim i Mieście Ełk według sektorów własnościowych w latach 2007-2011

Tabela 5: Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w mieście Ełk, ujęte wg kryterium liczby pracujących

Tabela 6: Analiza SWOT dla miasta Ełk w zakresie ładu gospodarczego

Tabela 7: Analiza SWOT dla miasta Ełk w zakresie ładu gospodarczego

Tabela 8: Zakres tematyczny oferty IOB

Tabela 9: Analiza SWOT instytucji otoczenia biznesu

Tabela 10: Miejsca noclegowe w powiecie ełckim i mieście Ełk na tle pobliskich miast turystycznych (2009 – 2011 r.)

Tabela 11: Ilość obiektów zbiorowego zakwaterowania w powiecie ełckim i mieście Ełk na tle pobliskich miast turystycznych (2009 – 2011 r.)

Tabela 12: Udział obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem

Tabela 13: Powierzchnia ogółem obszarów prawnie chronionych

Tabela 14: Tereny Natura 2000 w województwie warmińsko-mazurskim

Tabela 15: Rezerваты przyrody na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

Tabela 16: Parki krajobrazowe na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

Tabela 17: Obszary chronionego krajobrazu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

Tabela 18: Wysokość opłat lotniczych

Spis wykresów

Wykres 1: PKB w ujęciu nominalnym według województw w latach 2008 – 2010

Wykres 2: PKB w ujęciu *per capita* według województw w latach 2008 - 2010

Wykres 3: Struktura dochodów gmin powiatu ełckiego

Wykres 4: Dochody własne budżetu miasta Ełk w latach 2007 – 2011 ujęcie nominalne i realne

Wykres 5: Struktura dochodów własnych budżetu miasta Ełk w 2011 roku

Wykres 6: Zadłużenie i koszty obsługi długu miasta Ełk (wykonanie i plan)

Wykres 7: Mieszkańcy województwa warmińsko-mazurskiego i Miasta Ełk w latach 2002-2011

Wykres 8: Ludność według ekonomicznych grup wieku w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2002, 2006, 2011

Wykres 9: Ludność według ekonomicznych grup wieku w latach 2002, 2006 i 2011 w Mieście Ełk

Wykres 10: Wynagrodzenie brutto w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2002-2012

Wykres 11: Bezrobotni zarejestrowani pozostający bez pracy dłużej niż 1 rok w latach 2006-2011 w powiecie ełckim

Wykres 12: Przyczyny wyrejestrowań bezrobotnych w poszczególnych miesiącach roku 2012 w PUP w Ełku

Wykres 13: Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2002-2011

Wykres 14: Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności

Wykres 15: Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności

Wykres 16: Struktura IOB wg kategorii prowadzonej działalności w województwie warmińsko-mazurskim (N=52)

Wykres 17: Struktura uciążliwości barier funkcjonowania IOB

Wykres 18: Odbiorcy usług świadczonych przez IOB

Wykres 19: Liczba klientów obsługiwanych przez IOB w województwie warmińsko – mazurskim w 2009 roku

Wykres 20: Ocena wpływu wybranych cech na konkurencyjność usług świadczonych przez IOB

Wykres 21: Województwo warmińsko-mazurskie miejsca noclegowe ogółem

Wykres 22: Korzystający w województwie warmińsko – mazurskim z bazy noclegowej rezydenci (Polacy)

Wykres 23: Obcokrajowcy korzystający z turystycznych obiektów zbiorowego zakwaterowania w województwie warmińsko – mazurskim w latach 2000 – 2011

Wykres 24: Korzystający z noclegów i udzielone noclegi w Mieście Ełk w latach 2000 – 2011

Wykres 25: Średnia ilość noclegów na turystę odwiedzającego Ełk

Wykres 26: Turyści zagraniczni korzystający z turystycznych obiektów zbiorowego zakwaterowania w Ełku

Wykres 27: Wpływy pieniężne związane z funkcjonowaniem lotniska Ełk (wariant konserwatywny)

Wykres 28: Wpływy pieniężne wynikające z funkcjonowania lotniska w Ełku (wariant optymalny)

Wykres 29: Wpływy pieniężne wynikające z funkcjonowania lotniska w Ełku (wariant optymistyczny)

Załączniki

Z.1 Wniosek o rejestrację lotniska

Urząd Lotnictwa Cywilnego Departament Lotnisk		WNIOSEK O REJESTRACJĘ LOTNISKA <input type="checkbox"/> WPIS LOTNISKA DO REJESTRU LOTNISK CYWILNYCH <input type="checkbox"/> WPIS ZMIANY DANYCH DO REJESTRU LOTNISK CYWILNYCH <input type="checkbox"/> WYKREŚLENIE LOTNISKA Z REJESTRU LOTNISK CYWILNYCH		Tylko do użytku służbowego Numer
Wypełn wszystkie pola formularza. Jego oryginał oraz kopię wraz z 2 kopiami instrukcji operacyjnej złóż w Kancelarii Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub właściwej Delegaturze ULC				
Typ wpisu			Typ lotniska	
<input type="checkbox"/> Pierwotny <input type="checkbox"/> Zmiana <input type="checkbox"/> Wykreślenie			<input type="checkbox"/> Lotnisko dla samolotów <input type="checkbox"/> Lotnisko dla śmigłowców <input type="checkbox"/> Lotnisko dla szybowców	
A. Położenie lotniska				
1. Nazwa lotniska		2. Adres		
3. Miasto		4. Województwo	5. Miejscowość	
6. Szerokość geograficzna	7. Długość geograficzna	8. Lotnisko jest a. certyfikowane <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie b. inspekcjonowane <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie		
B. Zarządzający				
1. <input type="checkbox"/> organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej <input type="checkbox"/> państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna <input type="checkbox"/> spółka prawa handlowego lub spółdzielnia zarejestrowana w Rzeczypospolitej Polskiej <input type="checkbox"/> stowarzyszenie prowadzące działalność lotniczą, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego <input type="checkbox"/> osoba fizyczna posiadająca miejsce stałego pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej <input type="checkbox"/> inne (wyjaśnij)			2. Lotnisko <input type="checkbox"/> cywilne <input type="checkbox"/> wojskowe <input type="checkbox"/> służb porządku publicznego <input type="checkbox"/> współużytkowane	
3. Nazwa właściciela		4. Nazwa zarządzającego		
Adres		Adres		
Tel.		Tel.		
C. Dane operacyjne				
1. Wyposażenie przeciwpożarowe (określając kategorię) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10		2. Aktualne wyposażenie w urządzenia nawigacyjne:		
D. Uwagi				
E. Ten wniosek wraz z dołączoną instrukcją operacyjną jako jego częścią zostaje złożony w celu rejestracji lotniska przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wprowadzenia zmian danych rejestrowych lub wykreślenia lotniska z rejestru. Oświadczam, że wszystkie zawarte w nim informacje są zgodne z prawdą.				
Podpis wnioskodawcy		Adres wnioskodawcy		
Nazwa / nazwisko wnioskodawcy		Tel.		

Z.2 Teczka rejestracyjna lotniska

Do użytku służbowego

Nr teczki

TECZKA REJESTRACYJNA LOTNISKA

.....
nazwa lotniska / nazwa wg kodu międzynarodowego

.....
powiat

.....
województwo

PODSTAWOWE DANE LOTNISKA**I. DANE OGÓLNE**

- a) Właściciel
-
-
- b) Zarządzający.....
-
- c) Użytkownicy:
- Główny.....
 - Inni.....
 -
 -
 -
- d) Adres pocztowy.....
-
-
-
- Nr telefonu.....faksu.....e-mail.....
-
- e) Komunikacja miejska z lotniska (rodzaj).....
-
-
- f) Odległość od miasta i rodzaj drogi kołowej do lotniska
-
-
- g) Najbliższa stacja kolejowa.....
-
-
- Najbliższa rampa kolejowa.....
-

II. DANE TECHNICZNE

- a) Położenie punktu odniesienia lotniska:
- szerokość geograficzna..... ° ' "N
 - długość geograficzna..... ° ' "E
- b) Wzniesienie lotniska nad poziom morza (najwyższy pkt pola wzlotów).....m
- c) Powierzchnia lotniska..... ha
- d) Klasyfikacja lotniska:
- zakres i charakter ruchu.....
 - dostępność dla użytkowników.....
 - rodzaj własności.....
 - umiejscowienie lotniska.....
 - kod referencyjny.....
 - rodzaj przyjmowanych statków.....
 - rodzaj nawierzchni
 - ilość DS/ pasów startowych.....
 - wymiary GDS / pasa startowego.....
 - wyposażenie nawigacyjne GDS*):
 - nieprzyrządowe
 - z podejściem przyrządowym (instrumentalnym)
 - z podejściem precyzyjnym kat.
 - kategoria ochrony przeciwpożarowej.....
 - eksploatacja*), np. całoroczna, okresowa, sezonowa, dzienna, nocna, itp.:
.....
- e) Służby na lotnisku i ich wyposażenie:
- meteorologiczna.....
 - przeciwpożarowa.....
 - sanitarna.....
 - inne.....
- f) Zasilanie lotniska w energię elektryczną*):
 - dwustronnie
 - jednostronnie
 - agregat awaryjny
- f) Lądowiska stałe wspólnie użytkowane z danym lotniskiem.....

*) Niepotrzebne skreślić.

III. DANE DOTYCZĄCE POLA WZLOTÓW

Oznaczenie	Nazwa	Wymiary		Azymut	Wzniesienia końców DS		Rodzaj nawierzchni
		długość referencyjna rzeczywista	szerokość		W (N)	E (S)	
1	2	3	4	5	6	7	8
Nr 1	Pas drogi startowej (pas startowy)	_____		_____			
Nr 2	Droga startowa						
Nr 3	Pas drogi startowej (pas startowy)	_____		_____			
Nr 4	Droga startowa	_____		_____			

(ciąg dalszy)

Oznaczenie	Nazwa	Wymiary		Azymut	Wzniesienia końców DS		Rodzaj nawierzchni Nośność
		długość referencyjna rzeczywista	szerokość		W (N)	E(S)	
1	2	3	4	5	6	7	8
Nr 5	Pas drogi startowej (pas startowy)						
	Droga startowa						
Nr 6	Pas drogi startowej (pas startowy)						
	Droga startowa						
Nr 7	Pas drogi startowej (pas startowy)						
	Droga startowa						
Nr 8	Pas drogi startowej (pas startowy)						
	Droga startowa						

4. WYPOSAŻENIE W URZĄDZENIA RADIONAWIGACYJNE I ŚWIETLNE

Oznaczenie	Rodzaj	Urządzenia radionawigacyjne										Urządzenia świetlne										Uwagi
		NDB	L	DF	VOR	DME	ILS LOC	ILS GP	MLS	SRE	PAR	PAPI	ALS	DCKG	REDL	RENL	RTHL	SALS	LIH	LIL	LIM	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	Pole wzlotów																					
	Droga startowa (pas st.)																					
	Droga startowa (pas st.)																					
	Droga startowa (pas st.)																					
	Droga kołowania																					
	Droga kołowania																					
	Droga kołowania																					
	Droga kołowania																					
	Droga kołowania																					
	Płyta przedwrotowa																					

Objaśnienia skrótów:

PAPI - wskaźnik ścieżki precyzyjnego podejścia
 ALS - system świateł podejścia
 DCKG - dokowanie
 REDL - światła krawędzi drogi startowej
 RENL - światła końca drogi startowej
 RTHL - światła progowe drogi startowej

SALS - uproszczony system świateł podejścia
 LIH - duże natężenie światła
 LIM - małe natężenie światła
 LIM - średnie natężenie światła
 NDB - radiolatornia bezkierunkowa
 L - lokator (lokalizator)
 DF - radiomaniernik
 VOR - radiolatornia kierunkowa

DME - radiodalmierz
 ILS - system lądowania wg przyrządów
 MLS - mikrofalowy system lądowania
 SRE - stacja radiolokacyjna kontroli lotniska
 PAR - system lądowania z urządzeniami radarowymi

II. WYKAZ PRZESZKÓD LOTNICZYCH

[illegible]

W OTOCZENIU LOTNISKA

Uwagi

9

[illegible]

9

RYSTYKA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

[illegible]

(ciąg dalszy)

[illegible]

(ciąg dalszy)

[illegible]

2. MAGAZYN PALIWA I SMARÓW

Lp	Rodzaj paliwa	Ilość zbiorn. szt.	Łączna pojemność zbiorników (w litrach)	Ilość p-ów wydawania	Zdolność wydatkowania jednego punktu litr/sek.	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7

[illegible]

4. UWAGI I DANE UZUPEŁNIAJĄCE

Z.3 Karta Księgi Rejestru Lotnisk Cywilnych

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia2004 r.
 w sprawie klasyfikacji lotnisk, rejestru lotnisk cywilnych, zmian cech lotnisk,
 szczegółowych wymagań, jakie muszą spełnić zakładający lotniska i zarządzający
 lotniskami oraz wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk

Załącznik 1

**KARTA
 KSIĘGI REJESTRU
 LOTNISK
 CYWILNYCH**

Nr rejestracyjny lotniska

Data wpisu do rejestru

.....
 Nazwa lotniska

.....
 powiat

.....
 województwo

Dostępność dla użytkowników

Umiejscowienie

Rodzaj nawierzchni

Kod referencyjny

Ilość DS / Pasów start.

Długość GDS

Azymut GDS

Wposażenie nawigacyjne GDS

Eksploatacja
 (całoroczna, sezonowa)

I. Podstawowe dane ogólne:

1. Właściciel:

.....
.....

2. Zarządzający.....

.....

3. Użytkownicy.....

a) Główny.....

.....
.....

b) Inni.....

.....
.....

II. Podstawowe dane techniczne:

1. Położenie punktu odniesienia lotniska:

a) szerokość geograficzna.....°.....N

b) długość geograficzna.....°.....E

2. Wzniesienie lotniska nad poziomem morza.....m

3. Powierzchnia lotniska.....ha

4. Parametry pasa drogi startowej (pasa startowego).....m

5. Parametry DS.....m

(format A3)

III. Rejestracja lotniska:

1. Podstawy formalno-prawne założenia

L.p.	Określenie dokumentu / treść	Nazwa instytucji	Numer i data pisma	Numer i data wpływu wysyłki	Numerteczki przechowywania dokumentu
1	2	3	4	5	6

2. Wydano decyzję o wpisaniu lotniska do rejestru znak
 w dniu..... przesyłając ją zarządzającemu lotniskiem.....

3. Wydano decyzję o zmianie danych rejestrowych
 znak..... w dniu..... przesyłając ją zarządzającemu
 lotniskiem.....

Z.4 Protokół kontroli

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego PROTOKÓŁ KONTROLI			
1. Rodzaj kontroli*	<input type="checkbox"/> doraźna	okresowa	
		<input type="checkbox"/> kompleksowa	<input type="checkbox"/> problemowa
2. Nazwa Jednostki kontrolowanej / adres		3. Data i godzina rozpoczęcia kontroli	
		4. Numer kontroli	
5. Skład zespołu kontrolującego <div style="font-size: small; margin-top: 5px;"> Działając na podstawie art. 27-30 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.), kontrolę prowadzą pracownicy Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub inne osoby upoważnione do kontroli. </div>			
Nazwisko	Imię	Funkcja w zespole kontrolującym	
6. Przedstawiciele Jednostki uczestniczący w kontroli			
Nazwisko	Imię	Pełniona funkcja w Jednostce	
7. Opis ustaleń kontroli			
10. Potwierdzenie wykonania działań korygujących z poprzedniej kontroli		TAK	NIE
		Nie sprawdzono	
14. Załączniki do protokołu kontroli			
a.			
b.			
c.			

15. Zalecenia zespołu kontrolującego 			
16. Do treści protokołu kontroli Jednostka zgłasza uwagi ***		TAK	NIE
17. Protokół sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach		ilość stron	
18. Podpis przedstawiciela Jednostki <i>Kwituję odbiór 1 egzemplarza protokołu kontroli</i>		19. Podpis przewodniczącego zespołu kontrolującego	
20. Protokół podpisano		Data	Godzina
21. Przedstawiciel kontrolowanej jednostki odmówił podpisania protokołu		TAK	NIE
22. Powód odmowy podpisania protokołu kontroli: 			
23. Potwierdzenie wykonania działań korygujących z niniejszej kontroli			
Data realizacji	Rok / nr kontroli / nr usterki (zalecenia)	Uwagi o realizacji	Nr pisma informującego o usunięciu

* Zaznaczyć właściwe

** **Uwaga:** „Poziom niezgodności” przy kontroli wywołuje:

- dla niezgodności poziomu 1 – wniosek o natychmiastowe tymczasowe zawieszenie zatwierdzenia w całości lub części
- dla niezgodności poziomu 2 – wymóg podjęcia działań korekcyjnych przez Jednostkę w terminie 3 miesięcy lub w terminie określonym w poz. 13 oraz obowiązek pisemnego powiadomienia o ich usunięciu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Zespół nadzorujący / Inspektor nadzorujący).

*** **Pouczenie:** Na podstawie § 9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640, z późn. zm.) jednostka kontrolowana może zgłosić zastrzeżenia do protokołu kontroli bezpośrednio w tym protokole lub w odrębnym piśmie złożonym do Prezesa Urzędu w terminie 14 dni od dnia przedłożenia protokołu kontroli do podpisu temu podmiotowi

Z.5 Protokół Kontroli - inspekcja małe lotniska

Urząd Lotnictwa Cywilnego Departament Lotnisk	PROTOKÓŁ KONTROLI	Numer kontroli:	
		Data i godzina rozpoczęcia kontroli:	
Lotnisko/Kod nazwy wg ICAO		Kod referencyjny lotniska:	
Zarządzający lotniskiem			
Główny użytkownik			
Skład zespołu kontrolującego			
Przedstawiciel Zarządzającego			
	S - Spełnia standardy związane z punktem listy kontrolnej	NS - Nie Spełnia wszystkich standardów związanych z punktem listy kontrolnej	ND - Nie Dotyczy
L.p.	Oceniany element	Wymagania	Opis sprawdzenia/Uwagi

		S	NS	ND	
I	DOKUMENTACJA				
1	Dokumentacja kartograficzna - mapy				
2	Dokumentacja kartograficzna - profile pól wznoszenia i podejścia				
3	Instrukcja operacyjna lotniska				
4	Plan ratowniczy lotniska				
5	Zgodność danych z AIP				
6	Współrzędne geograficzne				
7	Wzniesienia głównych punktów				
8	Zabezpieczenie meteorologiczne				
9	Zabezpieczenie ppoż.				
10					
II	OCENA STANU TECHNICZNEGO				
A	DROGA STARTOWA/PAS STARTOWY				
1	Wymiary DS/PS				
2	Wymiary poboczy DS.				
3	Wymiary pasa drogi startowej/zabezpieczenia PS				
4	Stan ogólny nawierzchni				
5	Ocena nośności nawierzchni - pas startowy				
6	Ocena równości podłużnej - pas startowy				

7	Wymiary RESA				
8	Wymiary CWY				
9	Wymiary SWY				
10	Obiekty w pasie DS, RESA, CWY, SWY/zabezpieczenia PS				
L.p.	Oceniany element	Wymagania			Opis sprawdzenia/Uwagi
		S	NS	ND	
12	Nachylenie podłużne				
13	Nachylenie poprzeczne				
14	Odwodnienie				
15					
B	OZNAKOWANIE DROGI STARTOWEJ/PASA STARTOWEGO				
1	Progów				
2	Osi DS.				
3	Krawędzie DS.				
4	Strefy przyziemienia				
5	Punktu celowania				
6	Krawędzie pola wzlotów				
7					
C	DROGI KOŁOWANIA				

1	Oznaczenie literowe DK				
2	Oznakowanie poziome				
3	Oznakowanie pionowe				
4	Wymiary DK - zgodnie z kodem referencyjnym				
5	Odległości pomiędzy osią DK a obiektami				
6	Stan ogólny nawierzchni				
7					
D	PLYTA POSTOJOWA				
1	Osi płytowej drogi kołowania				
2	Stanowisk postojowych				
3	Linie bezpieczeństwa				
4	Oznakowanie dróg technicznych				
5	Oznakowanie miejsc dla sprzętu obsługi				
6	Stan ogólny nawierzchni				
E	ŚWIETLNE POMOCY NAWIGACYJNE				
1	Typ świetlnego systemu podejścia				
2	Światła krawędzi DS.				
3	Światła progu DS.				
4	Światła końca DS.				
5	System wzrokowego wskaźnika ścieżki schodzenia				

6	Światła krawędzi DK				
7	Sterowanie światłami				
8					
F	OBIEKTY W REJONIE LOTNISKA				
1	Powierzchnia podejścia/wznoszenia - kierunek zasadniczy				
2	Powierzchnia podejścia/wznoszenia - kierunek pomocniczy				
L.p.	Oceniany element	Wymagania			Opis sprawdzenia/Uwagi
		S	NS	ND	
3	Powierzchnia pozioma wewnętrzna - strefa wykonywania kręgów				
4					
G	INFRASTRUKTURA				
1	Rękaw wiatru				
2	Zabudowa				
3	Dojazd do lotniska				
4	Urządzenia radiokomunikacyjne				
III	PODSUMOWANIE I WNIOSKI				
A	Opis				

B	Zalecenia zespołu kontrolującego				
C	Do treści Protokołu kontroli Przedstawiciel Zarządzającego zgłasza uwagi		TAK*	NIE	* - Oddzielny Załącznik
D	Data i podpis przedstawicieli Zarządzającego	Data i podpisy Kontrolujących			

Z.6 Instrukcja Operacyjna

Załącznik do Komunikatu nr
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia.....2008 r..

Egz. Nr

WZÓR INSTRUKCJI OPERACYJNEJ DLA LOTNISK WYKORZYSTYWANYCH TYLKO W
WARUNKACH VFR

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA

WPISAĆ NAZWĘ LOTNISKA/KOD LOTNISKA WG ICAO

WOJEWÓDZTWO

POWIAT

GINA

CZĘŚĆ 1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1 Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska

Instrukcja Operacyjna Lotniska została opracowana przez (Nazwa Zarządzającego),..... celem zapewnienia bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych statków powietrznych na tym lotnisku. Zakres Instrukcji ograniczony jest do urządzeń lotniskowych, służb, wyposażenia oraz procedur. Niniejsza Instrukcja podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego po uzgodnieniu przez Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

1.2 Warunki użytkowania lotniska:

- a) Lotnisko (użytku publicznego/niepublicznego):.....
- b) czynne całorocznie/okresowo, (np. od wiosny do jesieni):.....
w godzinach.....
- c) tel. kontaktowe w razie przylotów.....
- d) użytkownicy bazujący na stałe na lotnisku (adresy, telefony, typy statków powietrznych)
.....
- e) warunki współpracy w wykorzystywaniu lotniska między użytkownikami (sekcja spadochronowa, samolotowa):
.....
- f) zasady użytkowania lotniska w przypadku kilku użytkowników jednocześnie
.....
- g) możliwość hangarowania, tankowania i typ paliwa jaki jest dostępny na lotnisku, dostępność obsługi technicznej
.....

1.3 Nazwa lotniska i kod lotniska wg ICAO:.....

1.4 Kod referencyjny lotniska:.....

1.5 Znak wywoławczy i częstotliwość lotniska (w przypadku występowania służby informacji lotniczej będzie to INFO, a w przypadku jej braku RADIO):

1.6 Dane telefoniczne i adresowe Zarządzającego lotniskiem oraz Głównego użytkownika:

1.7 Dane telefoniczne i adresowe osoby (osób) odpowiedzialnej za bezpieczeństwo operacji na lotnisku:

1.8 Lokalizacja lotniska w odniesieniu do najbliższego miasta:

1.9 Współrzędne ARP wg WGS-84 :.....

1.10* Współrzędne progów wg WGS-84 w przypadku dróg startowych o nawierzchni sztucznej:

1.11 Wzniesienie (elewacja) lotniska:

1.12* Wzniesienie progów w przypadku dróg startowych o nawierzchni sztucznej:.....

1.13 Temperatura odniesienia lotniska:.....

1.14 Deklinacja magnetyczna:.....

1.15 Plan lotniska - mapa (szkic) w skali 1:10 000 zawierająca: (załącznik nr)

- granice pola wzlotów wraz z naniesionymi pasami/drogami startowymi,
- drogi kołowania, płyty (jeżeli występują),
- lokalizację wskaźnika kierunku wiatru,
- rozmieszczenie świateł/typ(jeżeli występują),
- pomoce radionawigacyjne (jeżeli występują),
- zabudowa lotniskowa.

1.16 Opis przestrzeni powietrznej i obowiązujące procedury (jeżeli występują, np. MATZ w CTR, TSA) plan umiejscowienia lotniska na mapie w skali 1:250 000 lub 1:500 000 (załącznik nr)

1.17 Wymiary pola wzlotów i informacje z tym związane:

1.17.1 Wymiary, kierunki geograficzne oraz rodzaj nawierzchni drogi startowej i pasa drogi startowej:

1.17.2 Lokalizacja przesuniętego progu (jeżeli występuje):

1.17.3 Wymiary, kierunki geograficzne oraz rodzaj nawierzchni pasa startowego i zabezpieczenia pasa startowego:.....

1.17.4 Wymiary zabezpieczenia końców drogi startowej (RESA) (jeżeli występuje):.....

1.17.5 Wymiary zabezpieczenia przerwane go startu (SWY) (jeżeli występuje):.....

1.17.6 Wymiary zabezpieczenia wydłużonego startu (CWY) (jeżeli występuje):.....

1.17.7 Wymiary i rodzaj nawierzchni dróg kołowania:.....

1.17.8 Wymiary i rodzaj nawierzchni stanowisk postojowych na płycie postojowej (jeżeli występuje):.....

1.17.9 Rodzaje wzrokowych pomocy nawigacyjnych w tym: wizualne wskaźniki ścieżki podejścia (PAPI), oznakowanie i światła drogi startowej, dróg kołowania, płyt postojowych:.....

1.17.10 [w formie tabelarycznej] Współrzędne geograficzne (lub azymut i odległość od ARP) oraz wzniesienie (w metrach n.p.m.) najwyższego elementu każdej przeszkody lotniczej w zasięgu powierzchni ograniczających oraz obiektów powyżej 100 m n.p.t., oznakowanie przeszkodowe

Lp.	Rodzaj przeszkody	Położenie przeszkody w stosunku do ARP (azymut – odległość)	Wysokość przeszkody [m]		Oznakowanie	
			n.p.t.	n.p.m.	graficzne	światłne
1						
2						
3						
4						
5						

1.17.11 Nośność nawierzchni sztucznych wyrażona wg metody ACN-PCN lub w przypadku nawierzchni darniowej określić krytyczny statek powietrzny (MTOW):.....

1.17.12 Deklarowane długości (TORA, TODA, ASDA, LDA):.....

1.17.13 Kategoria ochrony przeciwpożarowej:.....

1.18 Dozwolony ruch lotniczy (Art. 69 ust. 3 pkt 2):

a)VFR/IFR.....

b)dzień/noc.....

c)budowa kręgu nadlotniskowego – wysokość, kierunek

d)trasy dolotowe i odlotowe – jeżeli występują.....

e)warunki utrzymywania łączności (z kim, częstotliwość).....

.....

f)wznowienie orientacji geograficznej,.....

g)lotniska i lądowiska zapasowe.....

h)polo awaryjnych lądowań.....

1.19 Minimalne warunki atmosferyczne lotniska:

a)dzień/noc.....

b)podstawa chmur.....

c)widzialność.....

1.20 Służby ruchu lotniczego:

a) jakie służby ruchu lotniczego występują:

b) częstotliwość, znak wywoławczy:

c) przestrzeń ATS:

1.21 Dostępny system informacji lotniczej:

** sposoby powiadamiania Służb Ruchu Lotniczego w sytuacji zagrożenia dla ruchu lotniczego lub w przypadku konieczności publikacji informacji przez służby AIS – kontakt z biurem NOTAM (dane teledadresowe, Warszawa), kierownik zmiany ATM (dane teledadresowe) – jeżeli dotyczy NOTAM*

informacja o lotnisku jest publikowana (gdzie?), AIP / nie publikowana

** Zarządzający wyraża zgodę na przetwarzanie danych oraz wyraża/nie wyraża zgodę na udostępnienie informacji o lotnisku innym użytkownikom przez PAŻP i ULC.*

1.22 Osłona meteorologiczna:

1.22.1 Wyposażenie lotniska w sprzęt pomiarowy (np. wiatromierz, barometr itp.):

.....

1.22.2 Zakres informacji i danych meteorologicznych dostępnych na lotnisku:

.....

1.22.3 Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych (tel., fax, internet):

.....

1.22.4 Kontakt do właściwego terytorialnie Biura Meteorologicznego:

.....

1.23 Służby celne i paszportowe (dostępność):

1.24 System rejestrowania ruchu statków powietrznych – funkcjonuje lub nie funkcjonuje:

.....

CZĘŚĆ 2. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA (zgodnie z art. 69 ust. 3 pkt. 3)

2.1 Dostęp do pola naziemnego ruchu lotniczego [PNRL]:.....

2.1.1 Sposób zapewnienia kontroli dostępu do PNRL

Zasady poruszania się pojazdów i pieszych , oznakowanie, tablice.

2.2 Ochrona przeciwpożarowa:

2.2.1 Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska – S/ zmniejszenie wymagań dla I i II kategorii ochrony p. poż. lotnisk:

2.2.2 Operacyjny Plan Ratownictwa Lotniskowego – załącznik do instrukcji:

2.3 Kontrole pola naziemnego ruchu lotniczego, wzrokowych pomocy lotniskowych [PNRL] oraz powierzchni ograniczających wysokość zabudowy :

2.3.1 Sposób przeprowadzania kontroli (pieszo / samochodem, kierunek kontroli – w miarę możliwości przeciwnie do kierunku lądowań):

.....

2.3.2 Rejestrowanie wyników kontroli – KSIĄŻKA KONTROLI LOTNISKA,

2.3.3 Częstotliwość przeprowadzania kontroli:

2.4 Utrzymanie pola naziemnego ruchu lotniczego (art. 69 ust. 3 pkt 3):

2.4.1 Utrzymanie nawierzchni sztucznych – jeżeli występują lub darniowych (jakie czynności):

.....

2.4.2 Utrzymanie systemu odwodnienia (sprawność działania, czynności):

.....

2.5 Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych (MTOW lub typu SP jaki może być usunięty przez Zarządzającego, zasady powiadamiania posiadacza certyfikatu rejestracji statku powietrznego, wykaz sprzętu i personelu do usuwania unieruchomionego statku

powietrznego, dane kontaktowe personelu, właściwego do usunięcia unieruchomionego statku powietrznego):.....

2.6 Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi (tankowanie, magazynowanie substancji chemicznych - jeżeli dotyczy):

2.6.1 Strefy na lotnisku przeznaczone do składowania materiałów niebezpiecznych:.....

2.6.2 Zasady przechowywania, transportu i dystrybucji materiałów niebezpiecznych:.....

CZĘŚĆ 3. INFORMACJE DODATKOWE

3.1 Telefon do Służb Ruchu Lotniczego (FIS):.....

3.2 Telefony i adresy najbliższej jednostki Straży Pożarnej:.....

3.3 Telefony i adresy najbliższej jednostki Policji:.....

3.4 Telefony i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia:.....

3.5 Telefony do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego:.....

3.6 Telefon do PKBWL:.....

3.7 Telefon do LSQ – ULC:.....

CZĘŚĆ 4. ZEZWOLENIA, WYŁĄCZENIA, ODSTĘPSTWA OD NORM I ZALECEŃ OKREŚLONYCH W PRZEPISACH MIĘDZYNARODOWYCH I KRAJOWYCH

4.1 Krajowa kategoria ochrony p. poż.

ZAŁĄCZNIKI DO INSTRUKCJI OPERACYJNEJ

- Mapa (szkic) – 1:10000 – naniesione elementy lotniska (pkt. 2.2):
- Mapy dolotowe, odlotowe – jeżeli takie istnieją (pkt. 1.2.1):
- Mapa 1:250000 lub 1:500000 – VFR (pkt. 2.3):

**POWYŻSZĄ INSTRUKCJĘ NALEŻY WYKONAĆ W MIN. 4 EGZEMPLARZACH (DLA ZARZĄDZAJACEGO,
UŻYTKOWNIKA, ULC, PAŻP)**

UWAGA !!!

W przypadku braku jakiegokolwiek z wymaganych w przepisach elementów infrastruktury, wymienionych w poszczególnych punktach Instrukcji operacyjnej, należy użyć określenia „brak”.

W przypadku gdy element infrastruktury nie jest wymagany przez przepisy, a jest wymieniony w Instrukcji, należy użyć określenia „nie dotyczy”.

Kiedy wartość jest nieznana lub nie zmierzona (np. deklinacja magnetyczna) należy użyć określenia „nie zmierzona”.

.....
Zarządzający