

Bitwa nad Trójmiastem

Nie mają już pytania, czy lotniska w Gdańsku i Gdyni będą walczyć o pasażerów. Po wczorajszej debacie prezydentów Pawła Adamowicza i Wojciecha Szczurka pozostaje tylko kwestia – od kiedy

MIKOŁAJ CHRZAN

•••

Ale zaczęło się od uprzejmości. Chciałbym złożyć gratulacje prezydentowi Wojtkowi Szczurkowi, który dostał Różę Franciszki Cegielskiej [to odznaczenie przyznawane zasłużonym samorządowcom -red.] - mówi prezydent Gdańska Paweł Adamowicz. Równie radosny prezydent Szczurek odważnie miał się i przypomniał, że Adamowicz także otrzymał to wyróżnienie.

Prezydenci zwracali się do siebie „drogi Wojtku”, „drogi Pawle”, raz padło nawet „Pawelku”. Ale choć na twarzach pojawiały się uśmiechy, wyglądało, że kryje się za nimi tylko ironia. Bo spór szedł na całego: - To nieprawda, że kłopoty z rozbudową lotniska w Gdańsku wiążą się z koncepcją budowy lotniska w Gdyni - przekonywał Szczurek. I twierdził, że takie stawianie sprawy to zasłona dymna dla problemów finansowych przy powiększeniu terminalu w Rębiechowie.

Adamowicz przyznawał, że opóźnienia rzeczywiście były. Ale wynikały z czynników w obiektywnych, np. zaostrożenia polityki kredytowej przez banki. - Jeśli chodzi o błędy zawinione przez zarząd Portu Lotniczego, nie było ich prawie w ogóle - mówili i przekazał Szczurkowi raport NIK.

- Prawie w ogóle, a nie w ogóle.

DOMINIK WERNER



Prezydent Wojciech Szczurek z lewej, prezydent Paweł Adamowicz z prawej. Debatę prowadził Mikołaj Chrzan, zastępca redaktora naczelnego „Gazety Wyborczej” w Trójmieście

nione błędy jednak się pojawiły - kontrował Szczurek. Zresztą nie po raz ostatni atakował Adamowicza za działania zarządu portu w Rębiechowie: - Od 2005 r. rolę zarządzającego lotniskiem w Gdyni pełni Port Lotniczy w Gdańsku. Jednak nie zrobił nic, by to lotnisko rozwijać, w dodatku po trzech latach zaczął pytać firmy kon-

nišmy zarządzać tym lotniskiem?” - tak tłumaczył swój „rozwód” z Rębiechowem. I dodał: - Jeśli chodzi o współpracę w ramach metropolii, było to jedno z moich najtrudniejszych doświadczeń.

Adamowicz przekonywał z kolei, że podpisany w 2005 r. list intencyjny był tylko „ogólnym dokumentem”

powstania lotniska w Gdyni. Zaznaczył jednak, że nie ma „szczegółowej wiedzdy; na temat działań zarządu Portu Lotniczego Gdańsk w tej sprawie”. - Jeśli rzeczywiście nie robili nic, to bardzo źle.

Zaraz potem wytoczyli ciężkie działania - choć metaforyczne. Porównał zapisy planów o tym, że lotnisko w Gd-

dyni, do „szkoleniowego” charakteru wizyty pancernika „Schleswig-Holstein” w 1939 r. w Gdańsku.

Kilakrotnie podczas debaty zadawał fundamentalne pytania: po co w ogóle tworzyć duże lotnisko w Gdyni? - W Gdańsku realizujemy inwestycje za 415 milionów złotych, która zapewni obsługę do 6 mln pasażerów rocznie. W Trójmieście nie potrzebuujemy Rębiechowa bis - mówił.

Szczurek odpowiadał mu, cytując fragment „Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007-2020”. - Lotnisko Gdynia Kosakowo powinno być drugim portem lotniczym obsługującym komercyjne loty pasażerskie z regionu Aglomeracji Trójmiejskiej - czytał dokument. - Nie robimy nic ponad to, co jest zapisane w strategii.

- Ta strategia jest nieaktualna - atakował Adamowicz, choć w rzeczywistości nadal znajdując się ona na stronie Urzędu Marszałkowskiego.

- Jak nie na moją rzecz, to nieaktualna? - irytował się Szczurek.

I bez uników potwierdzał obawy Adamowicza. Nie wykluczył, że w przyszłości (zadane konkretne daty nie padły) oprócz małych samolotów na lotnisku w Gdyni pojawią się tamte linie. ●

Kto zyska, kto straci na -lotnisku i jak to się robi w Europie - S. 2

Pełny zapis debaty na stronie