

PROTOKÓŁ NR 12-01/2025

Z dwunastego wyjazdowego posiedzenia **Komisji Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego Rady Miasta Gdańska w IX Kadencji Rady Miasta Gdańska**, które odbyło się **27 stycznia 2025 roku**, a **rozpoczęło się o godz. 16:00 w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy, ul. Słowackiego 200 w Gdańsku**.

Na dziewięciu członków Komisji Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego Rady Miasta Gdańska w posiedzeniu uczestniczyło ośmiu, czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji.

Nieobecny radny Mateusz Skarbek.

Obecni: według załączonych list obecności, które stanowią załączniki nr 1 (lista członków Komisji) i nr 2 (lista gości) do protokołu.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego RMG prowadzący obrady, otworzył 12 posiedzenie Komisji, stwierdził quorum, powitał zebranych i powiedział, że porządek obrad został w terminie regulaminowym, wysłany do radnych - porządek stanowi **załącznik nr 3** do protokołu.

- 1. Opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie wyrażenia woli objęcia udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym jednoosobowej spółki Gminy Miasta Gdańska działającej pod nazwą Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Spółka z o.o. – druk nr 214.**

Przedstawia: Pani Iwona Bierut – Dyrektor Wydziału Polityki Gospodarczej, Pani Anna Nawra – Główny Specjalista w Referacie Nadzoru Właścicielskiego w Wydziale Polityki Gospodarczej

- 2. Opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2025 rok – druk nr 212.**

Przedstawia: Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

- 3. Opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska – druk nr 213.**

Przedstawia: Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

- 4. Przyjęcie sprawozdania z pracy Komisji za 2024 rok.**

- 5. Przyjęcie planu pracy Komisji na 2025 rok.**

- 6. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.**

Przedstawia: Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

- 7. Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.**

Następnie przewodniczący powiedział, że do Komisji zostały skierowane do zaopiniowania projekty uchwał Rady Miasta Gdańska:

- **w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż nieruchomości w trybie bezprzetargowym na rzecz partnera prywatnego w celu wykonania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym – druk nr 220**

Zaproponował, aby **druk nr 220** wprowadzić do porządku **jako pkt 1A**.

Głosowanie:

8 za – jednogłośnie

- **w sprawie skierowania do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji wniosku o udzielenie zezwolenia na utworzenie oddziału o profilu mundurowym - klasa policyjna w IV Liceum Ogólnokształcącym z Oddziałami Mistrzostwa Sportowego im. Marynarzy Wojsk Ochrony Pogranicza w Gdańsku oraz zobowiązania do ponoszenia przez Gminę Miasta Gdańska kosztów kształcenia w oddziale mundurowym - klasa policyjna przekraczających wydatki bieżące ponoszone na jednego ucznia w pozostałych oddziałach szkoły– druk nr 227**

Zaproponował, aby **druk nr 227** wprowadzić do porządku **jako pkt 1B**.

Głosowanie:

8 za – jednogłośnie

- **w sprawie skierowania do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji wniosku o udzielenie zezwolenia na utworzenie oddziału o profilu mundurowym - klasa straży granicznej w IV Liceum Ogólnokształcącym z Oddziałami Mistrzostwa Sportowego im. Marynarzy Wojsk Ochrony Pogranicza w Gdańsku oraz zobowiązania do ponoszenia przez Gminę Miasta Gdańska kosztów kształcenia w oddziale mundurowym - klasa straży granicznej przekraczających wydatki bieżące ponoszone na jednego ucznia w pozostałych oddziałach szkoły– druk nr 228**

Zaproponował, aby **druk nr 228** wprowadzić do porządku **jako pkt 1C**.

Głosowanie:

8 za – jednogłośnie

- **w sprawie przystąpienia do Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności – druk nr 216**

Zaproponował, aby **druk nr 216** wprowadzić do porządku **jako pkt 3A**.

Głosowanie:

8 za – jednogłośnie

Innych uwag do porządku obrad nie było. Komisja przeszła do omawiania poszczególnych punktów posiedzenia.

PUNKT – 1

Opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie wyrażenia woli objęcia udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym jednoosobowej spółki Gminy Miasta Gdańska działającej pod nazwą Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Spółka z o.o. – druk nr 214.

(Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z XII sesji Rady Miasta Gdańska z 30 stycznia 2025 r. – sprawa BRMG.0006.7.2025).

Pani Anna Nawra – Główny Specjalista w Referacie Nadzoru Właścicielskiego w Wydziale Polityki Gospodarczej w imieniu wnioskodawcy przedstawiła projekt uchwały. Powiedziała: szanowni państwo radni Prezydent Miasta Gdańska wnosi o wyrażenie zgody na podwyższenie kapitału zakładowego Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego w zamian za udziały w postaci aportu. Są to trzy działki zlokalizowane na Krakowcu przy ul. Łowickiej o łącznej powierzchni 15 468 m² i wartości 3 511 236 zł. W zamian za to zostaną objęte udziały o wartości 3 509 000 zł. Niepodzielna różnica pomiędzy wartością obejmowanego aportu, a wartością, która wejdzie na kapitał zakładowy czyli 2236 zł zasili kapitał zapasowy. Kapitał zakładowy może być obejmowany i pokrywany jednorazowo lub etapowo. Z mojej strony to wszystko. Jeżeli ewentualnie co do zagospodarowania są pytania to jest z nami wiceprezes spółki pan Marek Ossowski. Bardzo proszę.

Przewodniczący Jan Perucki podziękował za przedstawienie projektu uchwały, a następnie otworzył dyskusję i powiedział, żeby pan prezes opowiedział o kwestii dozbudowania terenu i zagospodarowania, jak GARG to sobie wyobraża.

Pan Marek Ossowski – Wiceprezes Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczej Sp. z o.o.

Jest to działka o powierzchni 1,5 ha zlokalizowana w sąsiedztwie zbiorników PERN. Do tej pory ta działka stanowiła pewnego rodzaju bufor właśnie dla tego inwestora, a jednocześnie chciałbym przypomnieć, że znajdowała się tam była Szkoła Podstawowa, która została jakiś czas temu rozebrana i teren został przygotowany właśnie pod cele inwestycyjne. Aktualnie prowadzimy rozmowy z dwoma, trzema partnerami. Jednym z partnerów jest spółka Skarbu Państwa Gaz System, która w tym sąsiedztwie będzie prowadziła swoją inwestycję. Chcieliśmy ich zainteresować m. in. wieloletnią dzierżawą tego terenu. Jeżeli nie ta firma to oczywiście zainteresowany jest PERN. Trzecim podmiotem jest Orlen. Każdy z tych podmiotów przez nas jest im przedstawiana oferta dzierżawy terenu na funkcje fotowoltaiczne z uwagi na fakt, że w tak bliskim sąsiedztwie zbiorniki, które się tam znajdują raczej nie można mówić o kubaturze tylko i wyłącznie o placach składowych, natomiast mini farma fotowoltaiczna może posłużyć jako można powiedzieć produkt zazielenienia obok funkcjonujących bądź planowanych inwestycji.

Jedna to oczywiście gazociąg, druga to oczywiście zbiorniki, a trzecia to potencjalnie na potrzeby Orlenu. Z tymi trzema podmiotami rozmawiamy. Gdyby się okazało, że żaden z tych podmiotów nie jest zainteresowany do końca tego typu inwestycją i dzierżawą tego terenu to sam GARG ma zamiar ewentualnie zainwestować w ten teren właśnie na tego typu inwestycje gdyby okazało się, że żaden z tych trzech partnerów ostatecznie nie będzie chciał podjąć decyzji co do dzierżawy tego terenu.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Tutaj też rośnie nasz udział w spółce jako miasta, a także jest to teren, który chcielibyśmy, żeby nie leżał odłogiem, był nieużytkiem i faktycznie powodował wpływy środków z tego tytułu. Czy ktoś z państwa chciałby zadać pytanie do referujących?

Radna Katarzyna Czerniewska – członek Komisji

Chciałam zapytać czy rozważany jest tylko jeden inwestor czy jest jakaś możliwość podziału tej działki w przypadku zainteresowania większej grupy.

Pan Marek Ossowski – Wiceprezes Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczej Sp. z o.o.

Na ten moment ta działka stosunkowo jest mała, bo 1,5 ha. Nie planowaliśmy podzielić tego terenu w żaden sposób, gdyż rentowność z projektu fotowoltaicznego i tak będzie wymagała dość dużej stopy zwrotu, bo sama wartość tego terenu 227 zł za m² już trochę ogranicza żywotność projektów inwestycyjnych. Poza tym podział tego terenu by ograniczył możliwość zagospodarowania. Raczej będziemy starali się zagospodarować to poprzez jednego partnera.

Radna Katarzyna Czerniewska – członek Komisji

Wyjaśnię dlaczego o to spytałam, bo jest taki inwestor może niespecjalnie wielki będący podmiotem gospodarczym, a myślę konkretnie o tej firmie, która planuje budowę zakładu przetwórstwa szkła na Stogach i tak po prostu luźno sobie myślę, ale to z kolei może przerost nasz, bo jednak działka jakkolwiek nieduża to może dla niego zbyt duża. Krótko mówiąc pytanie czy ewentualnie taki podmiot wchodziłby w grę? Czy to jednak zupełnie inna branża?

Pan Marek Ossowski – Wiceprezes Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczej Sp. z o.o.

Generalnie nie analizowaliśmy tak tego rodzaju inwestycji z uwagi na znajdujące się w sąsiedztwie zbiorniki. Trzeba też pamiętać, że odległość pomiędzy samymi zbiornikami a ...

Radna Katarzyna Czerniewska – członek Komisji

Wspomniał pan, że to funkcja bardziej składowa niż kubaturowa.

Pan Marek Ossowski – Wiceprezes Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczej Sp. z o.o.

Dokładnie tak, żeby nie była wysoka, aczkolwiek możemy oczywiście spróbować przymierzyć się do tej inwestycji, to znaczy zobaczyć czy ten inwestor z Gdańskich Stogów

o ile dobrze pamiętam czy byłby tu i wpisywał się to jak najbardziej możemy spróbować zobaczyć, ale mogą istnieć takie obawy, że tak bliskie sąsiedztwo zbiorników nie jest dobrym miejscem. Proszę zwrócić uwagę na to, że dzisiaj ten teren można powiedzieć taki trochę dziki, ale to między innymi dlatego, że właśnie PERN szczególnie dość dba o tą strefę buforową, żeby tam nikt się po prostu nie pojawiał, bo sąsiedztwo zbiorników i osób postronnych może im nie sprzyjać.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Chciałem jeszcze dopytać o kwestie tego użytkowania. Czy to jest najlepszy, najbardziej rentowny sposób użytkowania tego gruntu czyli właśnie farma fotowoltaiczna czy państwo jako GARG podejmowaliście też analizy ekonomiczne co do innych przeznaczeń tych gruntów?

Pan Marek Ossowski – Wiceprezes Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczej Sp. z o.o.

Aktualnie na runku portowym jest bardzo duży popyt na tzw. miejsca składowania tymczasowego samochodów. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk organizuje aktualnie przetarg na dzierżawę i jest bardzo dużo chętnych na składowanie aut. Wtedy rentowność takiego projektu byłaby zdecydowanie większa oczywiście w krótkim terminie, bo to są tzw. sloty 2-3 letnie, natomiast żeby zrobić to miejsce do takiego ewentualnego tymczasowego magazynowania samochodów czy innego typu można powiedzieć produktów czy towarów trzeba byłoby zainwestować dość dużo, bo trzeba pamiętać, że tereny, o których mówimy mają bardzo słabą nośność. To w zasadzie można powiedzieć nośność plaży, więc znowuż o ile fotowoltaika może być projektem, który w dłuższej perspektywie będzie się opłacał nie tylko z punktu widzenia ekonomicznego, ale również takiego ESG do czego są zobowiązane duże podmioty, a te podmioty, o których mówiliśmy czyli Gaz System, PERN czy Orlen to muszą swoje produkty już opierać o produkty zielone, więc mogą być zainteresowani, tak składowanie powiedzmy samochodów i przygotowanie tego terenu mogłoby w jakiejś krótkiej perspektywie posłużyć się, ale nie byłoby wtedy podatku od nieruchomości, bo najprawdopodobniej byśmy mogli to zorganizować poprzez nasypanie jakiegoś można powiedzieć materiału sypkiego utwardzającego i to też mogłaby być jakaś alternatywa. Ale pozostawiamy te alternatywy jako warianty pesymistyczne.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Jeżeli chodzi o okres dzierżawy to państwo chcielibyście okres 20-letni?

Pan Marek Ossowski – Wiceprezes Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczej Sp. z o.o.

Myślę, że okres 20-letni jest minimalnym okresem dla tego typu inwestycji.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

I wtedy ewentualnie wymiana gruntu na inne cele.

Pan Marek Ossowski – Wiceprezes Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczej Sp. z o.o.

Tak jest.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Czy ktoś z państwa ma jakieś pytania?

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

O jedno chciałem dopytać. Te 20 lat to wynika ze specyfiki jeżeli chodzi o fotowoltaikę, bo tego typu inwestycje są przynajmniej na taki okres, tak? Czy inne argumenty stoją?

Pan Marek Ossowski – Wiceprezes Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczej Sp. z o.o.

Generalnie oczywiście do tej inwestycji możemy podchodzić dwojako, albo my wydzierżawimy można powiedzieć teren i w zasadzie tutaj nie ma większego okresu zwrotu, bo jeśli ten teren byśmy otrzymali to chodziłoby o taką czystą kalkulację 227 zł, cały czas teren zostaje u nas i każda złotówka z dzierżawy tego terenu będzie z dodatkową korzyścią dla spółki, a jednocześnie dla gminy. Natomiast też zastanawiamy się nad tym, czy nasi partnerzy jeżeliby byli zainteresowani, że to my będziemy ubiegać się o pozwolenie na budowę, a jednocześnie dzierżawić nie tylko teren, ale również całą inwestycję przeprowadzić wraz z pozwoleniem na budowę, czyli taki trochę produkt można powiedzieć gotowy to wtedy koszty będą determinowały jak długi okres dzierżawy miałby wystąpić. W pierwszej fazie też dopuszczamy taki okres przejściowy w przypadku gdyby zdecydowała się na to spółka Gaz System. Gaz System będzie tam realizował inwestycję i w pierwszym okresie może to być również plac budowy, czyli po prostu zaplecze budowy instalacji, która by była. W międzyczasie będziemy rozmawiać czy to oni będą inwestorami czy też to my powinniśmy być tymi inwestorami jeżeli chodzi o fotowoltaikę.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Dziękuję.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Zakładając dzisiaj pozytywną opinię, a następnie uchwałę Rady Miasta Gdańska taka uprzejma prośba ze strony komisji, gdyby GARG podesłał nam już post factum kiedy już państwo podejmą ostateczną decyzję co do finalnego kształtu procesu kwasi inwestycyjnego, biznesowego jak to będzie wyglądało, kto będzie tym partnerem, na jakich warunkach, oczywiście w zgodzie z ewentualnymi tajemnicami objętymi umową chcielibyśmy się poinformować też o formę współpracy.

Pan Marek Ossowski – Wiceprezes Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczej Sp. z o.o.

Oczywiście. Uzupełnię tylko, że w GARG-u obowiązuje odpowiedni regulamin gospodarki nieruchomościami. Spółki Skarbu Państwa są tutaj w pewien sposób uprzywilejowany

jeżeli jest, że możemy rokować. Natomiast gdyby były to inne podmioty oczywiście postępowanie jest otwarte i publiczne jeśli chodzi o dzierżawę, więc tutaj o wszystkich wynikach poinformujemy.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Pełna transparentność. Z góry dziękujemy. Czy ktoś jeszcze chciałby zadać pytanie? Zabrać głos?

Następnie z uwagi na brak dalszych głosów w dyskusji, Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie przedmiotowego projektu uchwały zawartego w druku nr 214.

USTALENIA KOMISJI - OPINIA

Komisja Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego Rady Miasta Gdańska wysłuchała informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Panią Annę Nawrę – Głównego Specjalistę w Referacie Nadzoru Właścicielskiego w Wydziale Polityki Gospodarczej, a następnie przystąpiła do głosowania, w wyniku którego, 6 głosami za, przy 0 głosach przeciwnych i 2 głosach wstrzymujących się, przyjęła i **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały, zawarty w **druku nr 214. (Opinia nr 12-01/111-01/2025)**

PUNKT – 1A

Opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż nieruchomości w trybie bezprzetargowym na rzecz partnera prywatnego w celu wykonania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym – druk nr 220.

(Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z XII sesji Rady Miasta Gdańska z 30 stycznia 2025 r. – sprawa BRMG.0006.13.2025).

Pan Roland Dudziuk – Zastępca Dyrektora Wydziału Skarbu w imieniu wnioskodawcy przedstawił projekt uchwały.

Powiedział: witam państwa serdecznie, w imieniu pani Prezydent wnoszę do szanownej komisji o pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż nieruchomości w trybie bezprzetargowym na rzecz partnera prywatnego w celu wykonania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym. Projekt dotyczy partnerstwa publiczno-prywatnego Nowy Port 2030, który ma na celu m. in. rewaloryzację obszaru Nowego Portu. Wyłoniony partner prywatny tutaj też będzie wykonywał obiekty celu publicznego m. in. basen w rejonie ul. Krasickiego, Gałczyńskiego i ta niniejsza uchwała jest jakby realizacją zasad gospodarowania nieruchomościami miasta Gdańska gdyż zgoda na bezprzetargowe zbycie nieruchomości partnerowi prywatnemu wymaga właśnie zgody Rady. Jeżeli będzie tutaj zgoda Rady Miasta Gdańska partnerzy prywatni zostaną zaproszeni do składania ofert, konkretne przygotowanie projektów.

Przewodniczący Jan Perucki podziękował za przedstawienie projektu uchwały, a następnie otworzył dyskusję.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Mam pytanie nie wiem czy do pana dyrektora konkretnie, jeżeli chodzi o samą formułę tego partnerstwa, ponieważ ten temat miał różne natężenie w ostatnich latach. Zrobiłem taką małą kwerendę jeżeli chodzi o informacje w jaki sposób upraszcza, bo to mnie najbardziej interesuje, w jaki sposób wybudować basen na granicy Brzeźna, Nowego Portu oraz Letnicy. Były na początku treści dotyczące realizacji tej inwestycji ze środków Gminy, potem był podnoszony w 2018 i w roku następnym wątek tego partnerstwa, ale pojawiały się wypowiedzi, nie będę się upierał, czy dziennikarzy serwisu trójmiasto.pl, czy także strony miejskiej, że nie jest opłacalną realizacją tego projektu w takiej właśnie formule. Chciałbym podpytać co się na przestrzeni ostatnich lat zmieniło na korzyść, że rozpatrujemy takie przedsięwzięcie?

Pan Krzysztof Maciejewicz – Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej

Z chęcią odpowiem. Mój referat akurat prowadzi wszystkie postępowania PPP w Gdańsku i wydaje mi się panie radny, że ta opinia o tym, że się nie opłaca to dotyczyła realizacji basenów dzielnicowych, gdzie jednym z nich miałby być basen m. in. miał być we Wrzeszczu, był właśnie ten jeden rozpatrywany w Brzeźnie. I tam była inna formuła. Ta była formuła oparta na opłacie za dostępność. Czyli my mieliśmy zapłacić za wybudowanie basenu, jego utrzymanie, a partner miał ten basen prowadzić dla nas i tak jak pozostałe baseny i dotyczyło to tylko i wyłącznie basenów. Okazało się tam, że rzeczywiście po pierwsze partnerzy nie byli zainteresowani prowadzeniem i braniem ryzyka związanymi z dochodami z basenu, a z drugiej strony ta opłata za dostępność po prostu dla miasta Gdańska była niekorzystna. Teraz formuła jest trochę inna. Teraz formuła jest taka, że my oczywiście płacimy za wybudowanie basenu, natomiast od razu ten basen trafia do Gdańskiego Ośrodka Sportu, który nim operuje jak wszystkimi innymi basenami w Gdańsku. Jest to jeden z celów realizowanych w ramach partnerstwa. Jeden z wielu.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Zdaję sobie sprawę, że jeden z wielu.

Pan Krzysztof Maciejewicz – Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej

Tak naprawdę tutaj różni się podejście. Tam była ta opłata za dostępność głównie, a teraz mamy po prostu ten model taki jak na Wyspie Spichrzów czy na Dolnym Mieście, gdzie w zamian za grunt to tak naprawdę my wnosimy do przedsięwzięcia 20 obszarów komercyjnych. Otrzymujemy gotówkę, pieniądze, w zamian za które kupujemy cele publiczne.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Kontynuując wątek przejrzałem prezentację, którą państwo podesłali i zapoznałem się z wątkami na stronie projektu tego partnerstwa. Ideę rozumiem, natomiast moje wątpliwości dotyczą kwestii wyceny tych gruntów. Mamy różne doświadczenia w Gdańsku używając dyplomatycznego języka co do wyceny gruntów i moja obawa dotyczy się tego czy my tych gruntów za zbyt niską cenę nie pozbedziemy się chcąc zrealizować na pewno w dużej mierze, a może i w całości słuszne cele społeczne, bo nie ukrywajmy jednak są tereny, które są atrakcyjne, a skoro ktoś się interesuje to już z samej definicji są atrakcyjne. Chyba tam te 4 podmioty są zainteresowane przynajmniej wedle informacji jakie ja posiadam i proszę mnie przekonać, że podjęcie decyzji o sprzedaży bezprzetargowej będzie bezpieczne z punktu widzenia interesów gminy? Z punktu widzenia gospodarności? Dobrego gospodarowania miejskim zasobem?

Pan Krzysztof Maciejewicz – Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej

Postaram się pana radnego przekonać. Wiem, że to nie będzie łatwe, ale niemniej jednak spróbuję. Po pierwsze rzeczywiście nazywa się to sprzedaż bezprzetargowa, ponieważ nie organizujemy przetargu na same nieruchomości, natomiast to absolutnie nie znaczy, że to jest tryb bezprzetargowy. Po prostu robimy przetarg na partnera prywatnego i rzeczywiście postępowanie, które zostało ogłoszone w 2023 roku zaprosiliśmy do składania wniosków o udział we wrześniu 2023 roku. Jest to normalne. Przetarg nieograniczony, do którego każdy może przystąpić i tam właśnie w warunkach brzegowych są wpisane nieruchomości wraz z ich wyceną, w związku z tym wszyscy, którzy byli zainteresowani zakupem tych nieruchomości i realizacji na nich celów publicznych mogli do tego przetargu przystąpić. To po pierwsze. Po drugie wycena jest jak najbardziej znana. Oczywiście rozporządzał ją rzeczoznawca majątkowy i tutaj procedura standardowa, urzędowa czyli zapytanie do trzech, najniższa oferta, wiadomo wycena została sporządzona. To po drugie. Po trzecie w ramach kryteriów wyboru partnera prywatnego jest coś takiego co się nazywa premia czyli ponad to co mamy z tytułu wyceny nieruchomości każdy z partnerów będzie, z kandydatów, który zdecyduje się złożyć ofertę, będzie mógł wskazać dodatkową kwotę, która według niego, taka premia za realizację, możliwość realizacji tego przedsięwzięcia, czyli jest tutaj możliwość jakby w skrócie takiego podbicia, czyli mamy operat, który jest dany, ale oczywiście każdy z partnerów może w tym momencie zadeklarować tutaj dodatkową kwotę. Kolejna kwestia to tak jak mamy we wszystkich innych postępowaniach sytuacja działa następująco. Gmina nie bierze na siebie w żadnym przypadku spadku wartości nieruchomości, ponieważ realizacja przedsięwzięcia będzie polegała na etapach. Na pewno będzie etapowanie, czyli nie będziemy sprzedawali wszystkich nieruchomości na raz. Będziemy sprzedawali je w zależności od stopnia realizacji przedsięwzięcia i wiadomo, że operat będzie tracił ważność co jakiś czas. Co rok dokładnie, bo tyle jest ważny operat. Za każdym razem będzie sporządzany nowy operat i w umowie zawsze jest taki zapis, że jeżeli ocena z jakiegos

powodu oczywiście byłaby niższa niż wycena w momencie, kiedy przystępowaliśmy do partnerstwa to partner i tak płaci cenę wyższą tą, która była wycena w momencie partnerstwa. Natomiast jeżeli wycena będzie wyższa to cenę wyższą. W taki sposób my się zabezpieczamy przed tym, że gdyby coś na rynku tąpnęło to wystarczyłoby nam na cele publiczne.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Ostatnia rzecz, wydaje mi się mało prawdopodobne, żeby nieruchomości straciły na wartości nawet patrząc na trudności jakie występują w dzielnicach przyportowych. Natomiast ostatnie konkretne pytanie ilu było rzeczoznawców jeżeli chodzi o wycenę z perspektywy miejskiej?

Pan Krzysztof Maciejewicz – Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej

Tak jak mówiłem zapytanie było skierowane do trzech, wybrany został jeden, który sporządził wycenę.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Tak, a czy pana dyrektora zdaniem to najbardziej optymalny wariant, że mamy jedną wycenę. Rozumiem jaki jest tryb jak wyłaniamy tego, kto się rzeczoznawcą, ale czy by nie było rzeczą bezpieczną z punktu widzenia gminy, raczej nie sądzę, że jakoś specjalnie kosztowną, choć ktoś może być innego zdania, to może byśmy jednak zadbali o dwa spojrzenia rzeczoznawców.

Pan Krzysztof Maciejewicz – Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej

Żadna ustawa nas do tego nie obliguje. Ktoś mógłby potem powiedzieć, że mając ważny operat wydaliśmy drugi raz pieniądze. Rzeczywiście to nie są duże pieniądze, ok 50 000 zł za wycenę, ale ktoś mógłby zapytać po co wycenialiśmy drugi raz skoro mieliśmy już ważny operat. Wychodzę z założenia, że rzeczoznawca majątkowy bierze odpowiedzialność i wycenia rzetelnie nieruchomości. Szczerze powiedziawszy nie widzę potrzeby robienia drugiego operatu, natomiast powstanie kolejny operat i niekoniecznie realizowany przez tego samego rzeczoznawcę w momencie, kiedy ten straci ważność.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Dziękuję za odpowiedź.

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Jako głos w dyskusji, może nie tyle pytanie co krótkie przypomnienie o co chodzi, bo te pytania były w takiej aurze tajemniczości o te operaty z nutką takiej nieufności. Natomiast przede wszystkim w 2018 roku kilka tysięcy mieszkańców podpisało się pod wnioskiem o budowę pływalni dla Brzeźna, Letnicy i Nowego Portu. Ten poprzedni pomysł, zamysł partnerstwo publiczno-prywatne, które pan radny, przedmówca nieco pomieszał z tym

aktualnym pomysłem. Wówczas w przypadku Wrzeszcza były takie analizy robione i okazała się, że taka formuła absolutnie nie ma szans sprawdzić się i były dwie możliwości zbudować ten basen ze środków zewnętrznych, albo poszukać jakiejś innej formuły na finansowanie. Pamiętajmy też, że była to sytuacja jeszcze sprzed aktualnej reformy finansów samorządów, więc mieliśmy sytuację, w której trzeba było raczej szukać gdzie ciąć i gdzie ograniczać wydatki, a nie gdzie znaleźć środki na nowe inwestycje. Mówię tutaj o latach 2015-2023 i taka formuła, gdzie ... są w Nowym Porcie grunty, które jak widać po zainteresowaniu w partnerstwie publiczno-prywatnym są gruntami atrakcyjnymi. Są gruntami, które z punktu widzenia również mieszkańców i tego co może na tych terenach powstać. Ta zabudowa będzie też sprzyjała obecnym mieszkańcom z uwagi na to, że będą m. in. mogły być tam lokale usługowe w parterach, itd., więc jest to coś co jest już przysporzeniem w kierunku mieszkańców. Natomiast żeby wyeliminować potencjalnie możliwość takiego celu jak na przykład znana mojemu przedmówcy panu radnemu Skibie tzw. dziura wstydu w Brzeźnie, gdzie został ten grunt po prostu sprzedany i nie powstała do tej pory nowa hala plażowa to ta sprzedaż taka po prostu wystawmy działki na przetarg i sprzedajmy, weźmy gotówkę, wydajmy tą gotówkę i niech to sobie stoi jest niestety obciążone też tym ryzykiem, że zamiast rozsądnego zagospodarowania będą zostawione, żeby nabierały wartości, leżały 10, 20 może 30 lat. Więc formuła, w której na tych działkach pojawi się nowa rozsądna zabudowa i jednocześnie pieniądze z tego zostaną w Nowym Porcie i w Brzeźnie będą przeznaczone na budowę pływalni na granicy Brzeźna, Letnicy o Nowego portu i na remediacja Szańca Zachodniego i tam jeszcze na kilka innych wątków jeśli chodzi o cele publiczne wydaje mi się jak najbardziej optymalną formuła i przypomnijmy też, że jeśli chodzi w ogóle o samą rozbudowę pływalni w tej lokalizacji to Rada Miasta Gdańska też już wcześniej dawała temu pozytywny głos jeśli chodzi o zmianę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Przypomnijmy, że po 2018 roku najpierw przystąpiliśmy do zmiany miejscowego planu. Zmieniliśmy miejscowy plan. Wojewoda jeszcze za czasów poprzedniego rządu przekazał na ten cel działkę od Skarbu Państwa, więc ten termin grudzień 2027 jeśli chodzi o ostateczny termin budowy i to wszystko co jest procedowane wpisuje się w ten projekt. Te operaty oczywiście jak sama nazwa mówi to jest operat szacunkowy. To nie jest pewna wartość, tylko pewne szacowanie. Natomiast po to jest w konkurencyjnej procedurze to weryfikowane. Panie dyrektorze ile tam było podmiotów? 4 podmioty?

Pan Krzysztof Maciejewicz – Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej

4 podmioty, z czego możemy powiedzieć, że 2 stwierdziły, że jednak przedsięwzięcie niesie ze sobą zbyt dużo ryzyk i raczej od pewnego momentu nie uczestniczą w dialogu, więc tak naprawdę dwie firmy są zainteresowane.

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Co oznacza, że jest realna konkurencja i te firmy mogą teraz się na dalszym etapie przebijać pozycjami jeśli chodzi o to co mogą zaoferować, więc trudno mi sobie wyobrazić

bardziej transparentną procedurę. Z kolei jeśli chodzi o samo to, że jest to włączone do partnerstwa publiczno-prywatnego to jest z korzyścią dla mieszkańców Nowego Portu i Brzeźna i tak właśnie jest to realizowane.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Myślę, że mój przedmówca trochę skromnie powiedział o tych działaniach tej wielkiej zbiórki podpisów w Brzeźnie, w Nowym Porcie, Letnicy, bo faktycznie kolega Cezary bardzo mocno również uczestniczył, de facto inicjował tą akcję wielką społeczną właśnie za budową basenu. Został wspomniany ten miejscowy plan zagospodarowania, który został też zmieniony właśnie dla tej inwestycji. Też te oszacowania i praca takiego rzeczoznawcy majątkowego w dużej mierze opiera się na komparatystyce czyli porównaniu też innych, podobnych nieruchomości w jakimś czasie, więc musimy się ustawić, bo tak ustawodawca na nas wymusił jakąś formę zweryfikowania próby oszacowania wartości danej nieruchomości, zawierzyć, że faktycznie tyle i tyle jest warta nieruchomość, w związku z czym to jest jakby to ewentualnie nasze ryzyko, natomiast nie mamy innej, ustawowej możliwości co do zweryfikowania tego ile jest warta, za ile możemy zbyć daną nieruchomość.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Dwie rzeczy w tym temacie. Jasnym jest, że chcemy, żeby w ramach szeregu działań, ale przyznam, że na jednym się w tym momencie skupiam, chcemy, żeby basen na granicy Brzeźna, Nowego Portu i Letnicy powstał to chyba nie budzi najmniejszych wątpliwości, natomiast w ramach uporządkowania trochę chronologii niestety nie mogę się z kolegą przedmówcą zgodzić jeżeli chodzi o to jak to wyglądało, ponieważ rzeczywiście temat basenu to jest kwestia ponad 10 lat jeżeli spojrzymy na to jak wyglądało to w przeszłości to były jednoznacznie deklaracje, że będzie to ze środków Gminy Miasta Gdańska, finansowanie z budżetu. Rozumiem, że można różnie oceniać skutki zmian podatkowych, tzw. Polski Ład, który jednak wszedł w życie z dniem 1 stycznia 2022 roku, a decyzja o tym, a sam pomysł finansowania z miejskiej kasy jest znacznie starszy. Wydaje mi się, że nawet pani Skarbnik gdyby spoglądała na te prezentacje, które nam były wielokrotnie na sesji Rady Miasta Gdańska pokazywane to miałyby problem z tym, żeby obronić tezę, że finanse miejskie w latach 2015-2021, może poza rokiem pandemii, miały jakiś specjalny problem. A zatem przyznam, że mnie ta sprawa szczególnie interesuje, bo o ile bezsprzecznie chcemy tutaj wszyscy basenu oraz pewnie innych rzeczy o tyle mam pewne wątpliwości czy ta procedura, która oczywiście nie od dzisiaj i nie od wczoraj jest realizowana czy ona jest tutaj najbardziej optymalną. Być może jest to przedmiotem na inną dyskusję. Natomiast moje pewne obawy dotyczą się nie tego, że nie chcę basenu, bo chcę, tylko tego, czy aby na pewno interesy miasta będą w dobry sposób zabezpieczone, ale wydaje mi się w tym kontekście, że dobrym pomysłem może być, żeby wystąpić po prostu, chyba to zrobię, o szczegółową informację, mówić najprościej tak jak kolega przewodniczący powiedział, które działki były porównywane przez rzeczoznawcę. Jakie brał punkty odniesienia przy szacowaniu tej ceny i to może nam coś ułatwić. To tyle ode mnie. Dziękuję.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Czy ktoś z państwa chciałby dodać coś jeszcze w tej dyskusji?

Radna Katarzyna Czerniewska – członek Komisji

Wydaje mi się, że takie rozmawianie o partnerstwie publiczno-prywatnym dla Nowego Portu przez pryzmat tylko i wyłącznie basenu jest takim dość radykalnym spłyceciem całego projektu. Akurat pan dyrektor był zaproszony przeze mnie na posiedzenie naszego klubu i rozmawialiśmy trochę szerzej, ale myślę, że warto by było, żeby gdyby pan zechciał opowiedzieć o pozostałych celach publicznych w ramach projektu, żebyśmy jednak nie patrzyli na to w perspektywie tylko i wyłącznie basenu, który miałby powstać w zamian za szereg nieruchomości miejskich.

Pan Krzysztof Maciejewicz – Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej

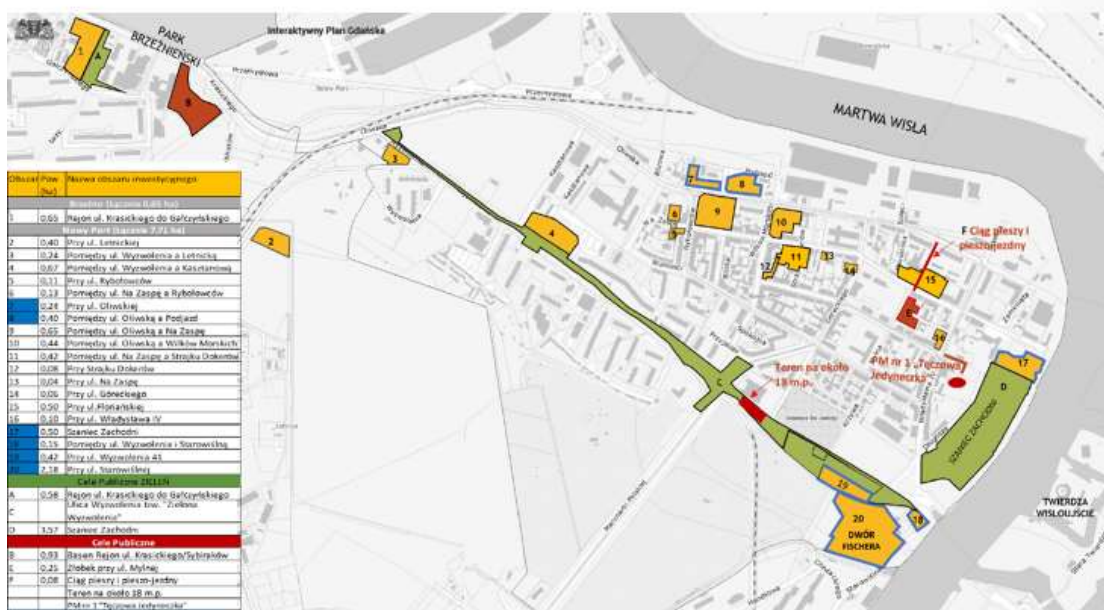
Tak, oczywiście. Nie ma problemu. Państwo otrzymaliście prezentację. Tam są wszystkie cele wymienione, mogę o nich troszeczkę więcej powiedzieć.

Lista Celów Publicznych do realizacji w ramach Projektu:

Lp.	Nazwa Celu Publicznego
1	Budowa basenu w rejonie ul. Krasickiego i Gałczyńskiego w Gdańsku
2	Modernizacja ulicy Wyzwolenia w Gdańsku - przekształcenie ulicy w zielony bulwar „Zielona Wyzwolenia”
3	Ciąg pieszy i pieszo-jezdny łączący ul. Oliwską i Na Zaspę
4	Park rekreacyjny z walorami historycznymi (Szańec Zachodni)
5	Park/ teren rekreacyjny z ciągiem pieszo-rowerowym Rejon ul. Krasickiego do Gałczyńskiego
6	Budowa budynku usługowo-biurowego ze żłobkiem w parterze przy ul. Mylnej w Gdańsku
7	Remont jezdni wraz z chodnikami i sieciami podziemnymi przy Przedszkolu nr 1 „Tęczowa Jedyneczka” przy ul. Władysława IV w Gdańsku
8	Budowa i sprzedaż na rzecz Podmiotu Publicznego 31 wyodrębnionych lokali mieszkalnych wraz z odpowiadającym im udziałem w prawie własności gruntu
9	Budowa i sprzedaż wyodrębnionych lokali o innym przeznaczeniu, niż mieszkalne na potrzeby statutowe Gdańskich Nieruchomości o łącznej powierzchni nie mniejszej, niż 400 m2 wraz z odpowiadającym im udziałem w prawie własności gruntu
10	Kompleksowa modernizacja 9 kamienic dla Gdańskich Nieruchomości

Pierwszy to jest oczywiście budowa basenu, o którym już rozmawialiśmy. Następne to jest modernizacja ul. Wyzwolenia, czyli przebudowa tzw. Zielona Wyzwolenia. Następnie mamy ciąg pieszo-jezdny łączący Oliwską i a Zaspę. To jest przy 15-tce. Mamy taki ciąg, który przechodzi przez środek lokalizacji nr 15.

NEC TEMERE NEC TIMIDE



Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Chciałem doprecyzować, o ile prawdą jest, że z całego tego projektu mnie osobiście jako radnego najbardziej interesuje ten basen, natomiast żeby była jasność, zgadzam się z panią radną Czerniewską, że szereg innych inwestycji także jest istotnych, nie chciałem zawierać tu już materiału innemu radnemu, wprowadzić nie miejskiemu, ale radnemu

dzielnicy Nowy Port panu Łukaszowi Hamadykowi, który też w mailu, który wysłał dzisiaj do państwa, do państwa radnych i do pani przewodniczącej w dość obszerny sposób odniósł się do każdego z wątków w Nowym Porcie. To tylko tak gwoli uczciwości, że nie chciałbym na każdy punkt państwa na godzinę szczegółowo zabierać. Myślę, że do tematu będzie można wrócić. Tyle ode mnie. Dziękuję.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Dobrze. Czy możemy uznać temat za wyczerpany? Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Radna Agnieszka Bartków – członek komisji

Nie zapoznałam się z tą mapką wcześniej, bo przyszła dzisiaj po południu do nas. Czy ta mapka, którą tutaj widzimy to jest teren, gdzie są zabytki, np. Dwór Fischera i jeszcze kilka innych zabytków. Co się z nimi stanie, z tymi zabytkami?

Pan Krzysztof Maciejewicz – Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej

Dwór Fischera to jest lokalizacja nr 20 i to jest jeden z celów komercyjnych, który zostanie w ramach przedsięwzięcia sprzedany i zagospodarowany przez partnera prywatnego zgodnie z wytycznymi Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Było spotkanie zorganizowane przez nas z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem, który stoi na stanowisku, że Dwór Fischera trzeba w całości odtworzyć zgodnie z fotografiami, łącznie w werandami drewnianymi, itd.

Radna Agnieszka Bartków – członek komisji

Tam są jeszcze jakieś inne zabytki, które wymagają ocalenia?

Pan Krzysztof Maciejewicz – Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej

Koło Dworu Fischera jest jeszcze jeden budynek wpisany do rejestru, natomiast z niego to już niewiele zostało.

Radna Agnieszka Bartków – członek komisji

Mała Karczma Balastowa?

Pan Krzysztof Maciejewicz – Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej

Mała Karczma Balastowa znajduje się na 18-tce. Cały obszar w Nowym porcie jest pod Konserwatorem wpisany rejestrowo pod Konserwatora. Także z wyjątkiem lokalizacji 1, 2, 3 i 4 to we wszystkich lokalizacjach potrzebna jest pozytywna opinia i zgoda Konserwatora Wojewódzkiego, żeby cokolwiek zrobić. Konserwator jasno wskazywał, że istniejące zabytki będą do zachowania i wszystkie obiekty wpisane do rejestru również. Natomiast trudno mi teraz za Konserwatora coś więcej powiedzieć.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Dla porządku przypomnę iż jest to oczywiście druk prezydencki, płynący z urzędu, nie jest to inicjatywa naszej komisji, w związku z czym wspomniany mail, którego ja akurat nie otrzymałem, ale jak miemam byliśmy załączeni tylko do wiadomości, bo tutaj właściwym adresatem tego typu prośby byłby oczywiście Urząd Miasta Gdańska, Prezydent, a nie Rada Miasta Gdańska, dla porządku tej kwestii, więc nie poczuwam się do obowiązku, abyśmy tą sprawę musieli odwlec z uwagi na jeszcze chęci zasięgnięcia opinii Rady Dzielnicy bądź z jakiś innych powodów dzisiaj nie podejmować tejże opinii. A jeżeli mówimy o podejmowaniu opinii to przechodzimy w takim razie płynnie do właśnie dyskusji, którą właśnie zamknęliśmy i do głosowania nad drukiem 220.

• DOTYCHCZASOWY PRZEBIEG POSTĘPOWANIA PPP „NOWY PORT 2030+”

- 6.09.2023 r. – ogłoszenia postępowania,
- 15.01.2024 r. – termin składania wniosków o udział w postępowaniu,
- 4.04.2024 r. – Tura wstępna negocjacji
- 15-18.04.2024 r. – Tura techniczna negocjacji
- 20-20.05.2024 r. – Tura prawna negocjacji
- 7-10.10.2024 r. – Tura ekonomiczno-finansowa negocjacji
- 25-28.11.2024 r. – Tura podsumowująca negocjacji
- 22-23.01.2025 r. – Dodatkowa tura podsumowująca

• Planowane etapy postępowania

- 30.01.2025 r. – Podjęcie uchwały przez Radę Miasta Gdańska w sprawie sprzedaży w trybie bezprzetargowym gruntów wchodzących w postępowanie.
- I kwartał 2025 r. – Zaprośzenie do składania ofert
- Przełom II i III kwartału 2025 r. – Wybór najkorzystniejszej oferty, zawarcie umowy PPP

• Do negocjacji przystąpiło czworo Kandydatów:

- DORACO Investment Sp. z o.o. Korporacja Budowlana DORACO Sp. z o.o.,
- CORDIA Development 15 Sp. z o.o.,
- Multibud Investment W. Ciurzyński S.A. Dekpol Deweloper Sp. z o.o.,
- DEVELIA S.A. NP. 11 Sp. z o.o. Sp. k.

- Kandydaci są zainteresowani nabyciem wszystkich 20 obszarów wskazanych w postępowaniu jako obszary komercyjne,
- Kandydaci zgłaszają chęć oraz gotowość do realizacji wszystkich Obiektów Celu Publicznego (OCP)

NEC TEMERE NEC TIMIDE

Następnie z uwagi na brak dalszych głosów w dyskusji, Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie przedmiotowego projektu uchwały zawartego w druku nr 220.

USTALENIA KOMISJI - OPINIA

Komisja Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego Rady Miasta Gdańska wysłuchała informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Pana Rolanda Dudziuka – Zastępcę Dyrektora Wydziału Skarbu, a następnie przystąpiła do głosowania, w wyniku którego, 6 głosami za, przy 0 głosach przeciwnych i 2 głosach wstrzymujących się, przyjęła i **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały, zawarty w **druku nr 220. (Opinia nr 12-01/112-02/2025)**

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Teraz mamy łącznie dwa druki 227 i 228 i mam taką propozycję do szanownych pań, bo jest z nami pani dyrektor Renata Topór i też kierowniczka Referatu Szkół w Wydziale

Edukacji pani Magdalena Krawczyńska, a mianowicie, żeby łącznie to zreferować, bo sprawa praktycznie jest tożsama, dotyczy tego samego.

PUNKT – 1B i 1C

Opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie skierowania do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji wniosku o udzielenie zezwolenia na utworzenie oddziału o profilu mundurowym – klasa policyjna w IV LO Liceum Ogólnokształcącym z Oddziałami Mistrzostwa Sportowego im. Marynarzy Wojsk Ochrony Pogranicza w Gdańsku oraz zobowiązania do ponoszenia przez Gminę Miasta Gdańska kosztów kształcenia w oddziale mundurowym – klasa policyjna przekraczających wydatki bieżące ponoszone na jednego ucznia w pozostałych oddziałach szkoły – druk nr 227.

(Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z XII sesji Rady Miasta Gdańska z 30 stycznia 2025 r. – sprawa BRMG.0006.20.2025).

Opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie skierowania do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji wniosku o udzielenie zezwolenia na utworzenie oddziału o profilu mundurowym – klasa policyjna w IV LO Liceum Ogólnokształcącym z Oddziałami Mistrzostwa Sportowego im. Marynarzy Wojsk Ochrony Pogranicza w Gdańsku oraz zobowiązania do ponoszenia przez Gminę Miasta Gdańska kosztów kształcenia w oddziale mundurowym – klasa straży granicznej przekraczających wydatki bieżące ponoszone na jednego ucznia w pozostałych oddziałach szkoły – druk nr 228.

(Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z XII sesji Rady Miasta Gdańska z 30 stycznia 2025 r. – sprawa BRMG.0006.21.2025).

Pani Renata Topór – Zastępca Dyrektora Wydziału Edukacji, w imieniu wnioskodawcy przedstawiła projekty uchwał.

Powiedziała: szanowny pani przewodniczący, państwo radni, rzeczywiście druki są bardzo podobne. Może wyjaśnię, że druk 227 dotyczy klasy policyjnej, a druk 228 dotyczy klasy straży granicznej i tym się różnią. A procedowanie jest identyczne, więc przedstawię ten pierwszy druk. Projekt uchwały dotyczy przede wszystkim, co prawda w tytule mamy taką nazwę w sprawie skierowania do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji wniosku o udzielenie zezwolenia na utworzenie oddziału o profilu mundurowym, klasa policyjna w IV LO Liceum Ogólnokształcącym z Oddziałami Mistrzostwa Sportowego im. Marynarzy Wojsk Ochrony Pogranicza w Gdańsku oraz zobowiązania do ponoszenia przez Gminę Miasta Gdańska kosztów kształcenia w oddziale mundurowym klas policyjna przekraczających wydatki bieżące ponoszone na jednego ucznia w pozostałych oddziałach szkoły. Tytuł uchwały może być troszkę mylący, ponieważ w uzasadnieniu czytamy, że przede wszystkim składając wniosek do Ministerstwa wnioskujemy o dofinansowanie

kosztów tak naprawdę funkcjonowania tych klas, ponieważ te klasy od 14 lat już w naszym systemie edukacyjnym istnieją. W uzasadnieniu czytamy, że prosimy, aby Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji dofinansowywało nam 80% kosztów, które są związane właśnie z kształceniem w tych klasach. Taki wniosek musimy złożyć do końca stycznia w związku ze zmianą w ustawie prawo oświatowe i w związku z tym to czynimy i projekt uchwały w obydwu przypadkach jest identyczny, tylko tak jak wspomniałam jedna dotyczy klas policyjnych, druga klas straży granicznej. Także proszę o pozytywne zaopiniowanie obydwu projektów uchwał.

Przewodniczący Jan Perucki podziękował za przedstawienie projektów uchwał, a następnie otworzył dyskusję.

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Chciałem tylko podziękować, że udało się tak sprawnie przygotować te druki, że będziemy mogli w czwartek nad nimi głosować. Cieszę się, że ten temat jest procedowany.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Dołączę tym razem do kolegi. Też dziękuję za przygotowanie tych druków, tym bardziej, że w czasach, w którym występuje duży niedobór z jednej strony jeżeli chodzi o kadry w Policji. Wiadomo, że droga daleka jeszcze do skończenia szkoły, do wyjścia na ulicę w zaszczytnym Polskim mundurze, ale każde działanie tego typu, które zainteresuje służbą dla polskiego państwa powinno być dobrze odnotowane. Przyznam, że z pewną satysfakcją zwłaszcza słucham o tej Straży Granicznej, która niestety i chciałbym, żeby to było w protokole ujęte, nie zawsze mogła na przychylność ze strony władz miasta liczyć. Były wspierane różne antypolskie organizacje, do protokołu proszę, jak Grupa Granica chociażby, która wpisywała się w narrację Putina, która atakowała polskich strażników granicznych, więc cieszę się, że idzie innym kursem. Dziękuję.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Wielokrotnie słyszeliśmy o wakatach policyjnych chociażby dotując konkretnie Policję dla dodatkowych patroli przede wszystkim na Głównym Mieście.

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Jeszcze słówko jeśli chodzi o głos mojego przedmówcy. Ta szkoła ze szkoły średniej do Policji wcale nie jest aż taka długa. Nawet w mediach społecznościowych spotkałem się na którymś z profili, oficjalnych profili Policji z informacją, że można już rozpocząć rekrutację, a w trakcie dostarczyć świadectwo ukończenia szkoły średniej, więc jeśli w takim trybie zwłaszcza dostały się do Policji osoby, które już są jakoś zapoznane z tą służbą tak jak w przypadku uczniów IV LO to mamy zupełnie inną jakość później tych funkcjonariuszy niż w przypadku takim, kiedy przyjdzie ktoś nieprzygotowany wcześniej do tego. To tyle. Dziękuję.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Ja już oczyma wyobraźni widzę rozstrzygnięcie opinii nad tymi drukami, natomiast myślę, że możemy przejść do oficjalnego głosowania druków.

Następnie z uwagi na brak dalszych głosów w dyskusji, Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie przedmiotowego projektu uchwały zawartego w druku nr 227.

USTALENIA KOMISJI - OPINIA

Komisja Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego Rady Miasta Gdańska wysłuchała informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Panią Renatę Topór – Zastępcę Dyrektora Wydziału Edukacji, a następnie przystąpiła do głosowania, w wyniku którego, jednogłośnie - 8 głosami za, przyjęła i **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały, zawarty w **druku nr 227. (Opinia nr 12-01/113-03/2025)**

Następnie z uwagi na brak dalszych głosów w dyskusji, Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie przedmiotowego projektu uchwały zawartego w druku nr 228.

USTALENIA KOMISJI - OPINIA

Komisja Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego Rady Miasta Gdańska wysłuchała informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Panią Renatę Topór – Zastępcę Dyrektora Wydziału Edukacji, a następnie przystąpiła do głosowania, w wyniku którego, jednogłośnie - 8 głosami za, przyjęła i **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały, zawarty w **druku nr 228. (Opinia nr 12-01/114-04/2025)**

PUNKT – 2

Opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2025 rok – druk nr 212.

(Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z XII sesji Rady Miasta Gdańska z 30 stycznia 2025 r. – sprawa BRMG.0006.5.2025).

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska w imieniu wnioskodawcy przedstawiła projekt uchwały.

Powiedziała: panie przewodniczący, szanowni państwo w zmianach budżetowych dwie zmiany. Jedna to przeznaczenie kwoty rezerwy celowej z przeznaczeniem na realizację zadań z zakresu zarządzania kryzysowego. Obowiązkowa minimalna kwota to pół procenta wydatków budżetu miasta, wydatków pomniejszych o wydatki na

wynagrodzenia, o wydatki inwestycyjne i obsługę długu i faktycznie przez nasze przeoczenie w związku ze sporymi zmianami wprowadzonymi autopoprawką w wydatkach bieżących po przeliczeniu tych wydatków okazało się, że rezerwa jest niewystarczająca. Zobowiązano Radę Miasta, więc i też panią Prezydent do skorygowania tej wartości. Zabrakło nam 80 000 zł i przesuwamy 120 000 zł na wszelki wypadek ostrożnościowo zawyżamy te kwoty, gdyby mimo wszystko okazało się, że jest niewystarczająca i stąd te 15 730 000 zł. Aktualnie wysokość rezerwy będzie opiewała na kwotę 15 850 000 zł i środki przesuwamy z budżetu Wydziału Budżetu Miasta i Podatków. Druga zmiana to już zmiana w wydatkach inwestycyjnych i ona obejmuje zarówno bieżący rok, jak i kolejne 4 lata. Jest to wyodrębnienie wydatków na modernizację mostu Siennickiego. Łączna wartość zmiany 30 mln zł, z czego w 2025 roku 9 mln zł poprzez przesunięcie z zadań rozwój sieci buspasów, rewaloryzacja ulic Głównego Miasta i przebudowa skrzyżowania Powstańców Warszawskich, Bema i kolejnych latach również przesunięcia z tych zadań, ale przesunięcia polegają na tym, że przesuwamy środki i przesuwamy termin realizacji poszczególnych przedsięwzięć. Nie pomniejszamy wydatków, zmieniamy harmonogramy realizacji. Analogiczna zmiana oczywiście pojawi się w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

Przewodniczący Jan Perucki podziękował za przedstawienie projektu uchwały, a następnie otworzył dyskusję i zapytał: moje zasadnicze pytanie, już odpowiedź uzyskałem od dyrektora Kłosa z Zarządu Transportu Miejskiego, natomiast chciałbym w formie bardziej oficjalnej usłyszeć, że te zmiany wynikające ze zmiany harmonogramu inwestycji głównie buspasów w ciągu ulicy Spacerowej, bo o tej inwestycji mowa wynikają właśnie z samego zakresu przedsięwzięcia i też tej linii czasu jeżeli chodzi o inwestycje, a nie z tego powodu, że szukamy gdzieś stricte środków i musimy przesunąć jednocześnie opóźniając proces inwestycyjny, a mówiąc jeszcze inaczej jako mieszkaniec też bardzo mocno zainteresowany tą inwestycją później pojadę buspasem w autobusie niż gdyby ta zmiana nie nastąpiła.

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

Potwierdzam słowa dyrektora Kłosa. Harmonogram prac zadania buspas Spacerowa jest podzielony na dokumentację, realizację. Etap dokumentacji to tak naprawdę będzie dwa lata. Środki zostały pomniejszone, ale zostawiając oczywiście na płatności związane z dokumentacją, którą liczymy, że z sukcesem odbierzemy w 2027 r., a tym samym rozpoczniemy postępowanie przetargowe i realizacja robót zakończy się do 2029 r. zgodnie też z wnioskiem, dla którego też o dofinansowanie się staramy.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Wtedy też płatność dla inwestora, który się zgłosi w tym przetargu to będzie w 2029 roku.

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

Oczywiście wiem, że postępowanie przetargowe w zależności też w której części roku w tym 2027, to też nie jest jednoznaczne z tym, że będą generowały środki płatności, bo jeśli to się zadzieje w drugiej połowie roku, a jeżeli będą pytania bądź odwołania to największy przerób będzie 2028, 2029 i tak też uważamy, że środki związane z płatnością tak się będą kształtowały.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Pani dyrektor czy przypadkiem ta kwota nie jest zbyt niska?

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

To jest tylko na wkład własny.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Czyli oczywiście przy założeniu właśnie uzyskania środków zewnętrznych. Wydaje się, że jest to natura projektu, która bardzo wręcz krzyczy o to, żeby uzyskać dofinansowanie ze środków unijnych, bo tego typu charakterystyka projektu. Proszę bardzo.

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Jeśli chodzi o krzyczące projekty chciałbym się zapytać panią Skarbnik i panią dyrektor o Most Siennicki. Jeśli chodzi o te środki, gdzie teraz jest projektowana zmiana i w czwartek będziemy nad tym głosować, czy to wystarczy na modernizację? Czy planujemy, że w najbliższych miesiącach będziemy kolejne jeszcze środki na ten cel przekazywać i jak tak w telegraficznym skrócie widzą panie Skarbnik i pani dyrektor ten proces inwestycyjny jeśli chodzi o finanse?

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

Kwota 30 mln zł jest związana tak naprawdę z kosztorysem opracowanym przez jednostkę projektową, która odzwierciedla ile kosztuje dokumentacja. Natomiast jaka kwota będzie po przetargu i za jaką kwotę tak naprawdę będziemy realizować to dopiero pokażą nam złożone oferty przez wykonawcę. Pamiętajmy, że to co zmiana to wszyscy też wykonawcy widzą i te dokumenty są publiczne, więc na tą chwilę to jest kwota na realizację zadania 30 mln zł, ale czy ona wystarczy to tak naprawdę będzie rozstrzygnięcie przetargowe.

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

Jeśli mogę dodać. Akurat tego typu przedsięwzięcie ma szansę na pozyskanie środków z rezerwy subwencji ogólnej, tylko te wołania są corocznie, dofinansowane są wydatki konkretnego roku, więc w przyszłym roku zakładam, że będąc po przetargu będziemy mieli wręcz obowiązek zawnioskować o dofinansowanie tego obiektu, więc każde pozyskane środki uwolnią te, które zaangażowaliśmy z budżetu miasta, więc pewne zadania mogą wracać.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Czyli i w budżecie i w Wieloletniej Prognozie Finansowej musimy zabezpieczyć na ten cel całą kwotę, bo nie znamy skutku jeszcze tego wniosku.

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

Ale potencjalnie ten projekt ma właśnie szansę na to, żeby część pieniędzy wracała, ale tak jak mówię, subwencja to jest finansowanie roczne, więc możemy przez kilka lat wnioskować. Zresztą tak robiliśmy z przebudową ulicy Kartuskiej w bardzo podobny sposób.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Niezwyczajnie konsekwentnie faktycznie. Pamiętam ten proces inwestycyjny.

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

Mamy też worek obiekty inżynierskie i to też nie jest tak, że raptem nie planujemy takich zadań, tylko faktycznie musi być identyfikacja zadania w budżecie, dlatego tak jak pani Skarbnik powiedziała faktycznie będziemy składać na pewno o zewnętrzne środki dotacje z funduszu.

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

Są jeszcze procedowane zmiany w zasadach finansowania, proporcji finansowania subwencji. Dotychczas mogliśmy pozyskiwać 50%, ale widziałam w projekcie, że już możliwe jest pozyskanie 60% wartości wydatków, więc jeszcze dodatkowy bonus w związku z nowymi zasadami.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Dziękuję. Trzy kwestie. Wydaje mi się, że przede wszystkim do pani Skarbnik. Przyznam, że po pierwsze byłoby nam łatwiej pewnie rozmawiać gdybym uzyskał prawdopodobnie również z pani komórki odpowiedź na interpelację. Niestety minęło 14 dni roboczych. Interpelację złożyłem 3 stycznia wraz z radnym Majewskim. Odpowiedzi nie dostaliśmy, a były tam pytania również jeżeli chodzi o budżet i Wieloletnią Prognozę Finansową. Przyznam, że liczyłem, że na komisji będzie okazja w oparciu już o twarde dane porozmawiać. Niestety to trochę komplikuje, ale mimo wszystko spróbuję w oparciu o to co mam z druków mi dostępnych. Trudno być przeciwko takiej zmianie, która ma na celu ratowanie warunków życia w jakiejś perspektywie mieszkańców Stogów, Krakowca, Górek Zachodnich i Przeróbki, więc ja zgłoszę na pewno i tutaj i na sesji Rady Miasta Gdańska za poprawką, mimo, że krytycznie cały budżet oceniam to tutaj jest po prostu wyższa potrzeba. Nie ma tutaj u mnie najmniejszej wątpliwości. Natomiast bym prosił o pytanie czy w budżecie na rok 2025 czy były jakiegokolwiek środki założone na wypadek gdyby no właśnie trzeba było może nie w styczniu, ale w czerwcu, a może w listopadzie przystąpić

do dalszych prac nad Mostem Siennickim? Odnoszę wrażenie, może jest ono błędne, ale, że sytuacja włodarzy zaskoczyła i teraz co zrozumiałe trwa poszukiwanie środków, czasem kosztem innych przesunięć, żeby przystąpić do nie tylko do prac, ale do projektu, do szeregu rzeczy, więc bym prosił o informacje jakie środki ogólnikowo formułuję w jakiej kwocie i gdzie były zapisane w razie czego na rok 2025 gdyby trzeba było działać w trybie awaryjnym z Mostem Siennickim? Trzecie moje pytanie w nawiązaniu do dzisiejszego artykułu z serwisu trójmiasto.pl, w którym jest napisane zdaniem autorów, bazują na odpowiedziach miejskich, że cytuję „prawie 700 000 miesięcznie będzie kosztować utrzymanie promu pieszo-rowerowego przy Moście Siennickim w Gdańsku” i wskazują jeszcze na 200 000 zł jeżeli chodzi o środki na prace przygotowawcze przy przeprawie, itd. Tak jak mówiłem warunki życia ludzi to jest najważniejsza rzecz, natomiast rodzi się naturalne pytanie ile miesięcy może potrwać obsługa tego promu. Jestem zwolennikiem tego, żeby ten prom, skoro już się mleko wylało, żeby funkcjonował, natomiast jest to istotna kwota. Może nie tak duża z punktu widzenia całego budżetu miasta Gdańska, ale przypuszczam, że te 700 000 zł trzeba będzie zmnożyć i to raczej przez wyższy mnożnik. Tak bym to powiedział. Więc jaki jest plan jeżeli chodzi o sfinansowanie tych środków, z jakich obecnie funduszy to idzie i z jakich będzie szło przez najbliższe, uważam, przynajmniej tygodnie jak nie miesiące, a nie chcę używać dalszych słów, bo nie chcę być złym prorokiem. Dziękuję.

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

Odpowiadając na pierwsze pytanie w budżecie, w WPF-ie raczej nie rezerwujemy pieniędzy na rozwiązania awaryjne każdej możliwej, potencjalnej katastrofy. To zadanie było planowane. Jest planowane, projektowane i finansowanie miało być w latach kolejnych. Sytuacja przyspieszyła i stąd ta propozycja w budżecie to jest tak naprawdę działania awaryjne. Myślę, że nie stan mostu nas zaskoczył tylko szybkość jego degradacji, stąd akurat ta propozycja na tej sesji. Jeśli coś więcej to poproszę o wsparcie, ale generalnie w Wieloletniej Prognozie Finansowej od 2019 roku prowadzono przedsięwzięcie, które się nazywa modernizacja obiektów inżynierskich. Została wytypowana przez Gdański Zarząd Dróg i Zieleni lista najpilniejszych obiektów wymagających modernizacji i wśród tych obiektów był również Most Siennicki, stąd po pierwsze zabezpieczenie środków ponad 70 mln zł i sukcesywne projektowanie i realizacja. Jak państwo wiecie projektowanie zostało zleczone w 2021 r. Z różnych powodów trzeba było rozwiązać umowę i to jest drugie podejście do projektowania, więc jeśli chodzi o Most Siennicki on nas nie zaskoczył, raczej zaskoczyło tempo degradacji.

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

Przyspieszonej degradacji w ostatnim czasie i to tylko dlatego zabezpieczamy. To faktycznie plan był cały czas na ten most. Umowa trwa. Ona w zakresie dokumentacji jest do kwietnia, więc nasze planowanie WPF-u i inwestycji na Most Siennicki był w

priorytetach w zakresie realizacji tego zadania. To, że teraz wchodzimy to tylko przyspieszamy nasze działanie w zakresie realizacji, bo wiemy, że stan faktyczny mostu powoduje, że musimy szybciej wejść na realizację. Ale dokumentacja była w dalszym ciągu opracowywana. Też nie wiem jak konkretnie miałabym zabezpieczać środki na co? Na doraźne ...

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

Na utrzymanie obiektów mostowych są środki w wydatkach bieżących.

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

W tym przypadku coś trudno zrobić doraźnie.

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

Przechodząc do drugiego pytania co do doraźnych sposobów zabezpieczenia transportu dla pieszych i rowerzystów pomyśl na przeprawę wodną, nie potrafię potwierdzić kwot, gdzie portal, czy gazeta napisał, że 700 000 zł. Może mają takie wiarygodne źródło. Sposób finansowania z oszczędności na tramwajach, ponieważ wyłączenie tramwaju powoduje, że będziemy kupować, czy finansować mniejszą liczbę wozokilometrów i bardzo często wyłącznie tramwaju generuje oszczędności, z których realizujemy inną formę połączenia. Pan z ZTM-u mnie wesprze, albo poprze jeżeli trzeba coś więcej, ale moja wiedza na dzisiaj jest taka, że zamieniamy wozokilometry tramwajowe na koszt usługi przewozowej promem.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Pani Skarbnik, a z interpelacją czy do pani trafiło...

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

Nie spotkałam się z tą interpelacją. Zapisałam sobie, że sprawdzę co się wydarzyło. Do mnie nie dotarła taka informacja, ani przez moje ręce nie przeszła interpelacja, ani odpowiedź. Więc po prostu sprawdzę co się dzieje.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

W rejestrze na BIP-ie figuruje. Pierwsza w tym roku po prostu.

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

Ale pewnie tam nie jest wskazane, że to do mnie należało.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Do pani Prezydent, która jak wiemy zleca swoim współpracownikom.

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

Mówię tylko, że nie mam wiedzy co się z nią stało, ale sprawdzę to.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Będę zobowiązany.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos?

Radna Agnieszka Bartków – członek komisji

Chciałam zabrać głos, ale nie wiem, czy przy tym druku, czy przy kolejnym. Kiedy mogę się pytać o pomysł, właściwie pomysł na znalezienie środków na realizację Nowej Sandomierskiej? Konkretnie o bezkolizyjny przejazd. Ponieważ teraz jesteśmy w etapie projektowania PKM-ki, ruszyliśmy z projektowaniem PKM-ki i jak wiemy tylko i wyłącznie sam projekt jest zagwarantowany, więc pytanie czy mamy już pomysł, kiedy się pytać o realne subwencje czy środki unijne na realizację Nowej Sandomierskiej w zakresie bezkolizyjnego przejazdu?

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

W przyszłym roku zgłosić do programu realizowanego przez PKP. Aktualnie jutro mamy z nimi spotkanie. Nie ukrywam, że już rozmawiałam z nimi, bo tak naprawdę warunkiem chociażby koncepcja uzgodniona przez PKP. My te bezkolizyjne przejścia w Gdańsku były kilka lat temu opracowywane i żadne nie uzyskało uzgodnienia z PKP i zawsze odpowiedź była tak, że z uwagi na plany, jakie ma PKP to nie są w stanie nam uzgodnić tej dokumentacji, więc teraz są otwarci na współpracę. Jutro mamy takie spotkanie z PKP.

Radna Agnieszka Bartków – członek komisji

Czyli o środki finansowe będziemy rozmawiać w 2026?

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

Na pewno będziemy zgłaszać to do zewnętrznych źródeł.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Czy ktoś ma jeszcze jakieś pytanie? Uwagę? Proszę bardzo.

Radny Tomasz Rakowski – członek Komisji

Do pani Skarbnik, bo może nie zrozumiałem odpowiedzi na pytanie kolegi, jaki jest koszt tych przepraw dziennych w takim razie? Państwo podpisywaliście umowę.

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

Proszę o wsparcie pana z ZTM-u.

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Powiem szczerze, że też nie znam szczegółów, bo to nie ten pion tak naprawdę. Nie umiem dzisiaj odpowiedzieć na to pytanie.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Kto właściwie odpowiada za tą eksploatację promu?

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

U nas Dział Przewozów.

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska

Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku. To jest jako komunikacja zastępcza traktowane, albo jeżdżą autobusy, a tu akurat jest prom.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Jesteśmy żywo zainteresowani, abyśmy uzyskali taką informację. Uprzejma prośba o podesłanie nam jako do komisji takiej informacji.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Można dopomóc 375 zł za jeden kurs, liczymy kursy od 6:00 do 22:00 co pół godziny, za wyjątkiem dwóch godzin i mamy odpowiedź. Każde przybicie promu to jest 375 zł. Prom kursuje od 6:00 do 22:00 przy dwóch godzinach kursuje tylko raz na godzinę. Prosta matematyka. Prawdopodobnie jeżeli trójmiasto podaje dobrze, ale chyba by się nie wygłupili dając dane z czapki.

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Jedno jest pewne, że ten prom jest potrzebny i o ile w przypadku pieszych to mam wątpliwości czy komunikacja autobusem zastępczym nie byłaby sprawniejsza, to w przypadku rowerzystów ewidentnie jest łatwiej się wydostać tym promem niż liczyć na to, że akurat będzie miejsce wolne w autobusie, albo liczyć na tą przyczepkę do autobusu, która miałaby ten rower przewieźć. Dużo prostsze rozwiązanie. Nie wiem jak tutaj państwo radni zwłaszcza z naszego okręgu wyborczego, ale ja się w sobotę wybrałem wprawdzie bez roweru, ale z dziećmi i z żoną, funkcjonuje to świetnie jeśli chodzi o sam ten prom. Wiem, że są takie komentarze, zwłaszcza jeżeli ktoś tam nie był tylko ogląda zdjęcia, bo to wygląda trochę nietypowo, że taka duża jednostka przybija z jednej strony, i tak naprawdę jeden obrót i przybija z drugiej strony, natomiast w takich warunkach, jakie tam są, mówię o tych nabrzeżach to po prostu technicznie nic lepszego moim zdaniem nie można było w tym przypadku wymyślić, a rzeczywiście dużo ludzi, którzy do pracy dojeżdżają czy na Wyspę Portową rowerem, czy z Wyspy Portowej jadą gdzieś poza Wyspę

Portową rowerem to po prostu musiałby zmienić środek komunikacji na autobus i myślę, że pewnie niekoniecznie braliby rower, a tutaj dojechanie do promu, przeprawienie się promem rowerem i dalsza podróż to jest rozwiązanie moim zdaniem bardzo dobre w tej kryzysowej sytuacji, która wszystkich mieszkańców Wyspy Portowej spotkała.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Niemniej jednak w każde alternatywne rozwiązania merytoryczne też się wsłuchamy i na pewno Zarząd Transportu Miejskiego będzie mógł je przeanalizować, a następnie nam jakieś informacje podać.

Radna Agnieszka Bartków – członek komisji

Chciałam dodać korzystając z poruszonego tematu, że bardzo pomocny jest ten prom. Zobaczymy jeszcze jak bardzo, ponieważ to jest dzisiaj pierwszy dzień, kiedy szkoła ruszyła. Dzieci ze szkoły sportowej i też dzieci z liceum będą z tego promu po prostu korzystać. Tam na Stogach jest basen, do którego dzieci ze szkoły sportowej dojeżdżały i ostatni poniedziałek wtedy, kiedy była ta kolizja przesiedziały w autobusie 140 minut nie dojeżdżając na ten basen. Także dla nich ta podróż autobusem była „niefajna”, a to też pokazało krytyczność tej sytuacji, że nie może być jednej alternatywnej trasy, tylko muszą być co najmniej dwie równoległe. Jak jedna zawiedzie to jest też i druga.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Też mówimy oczywiście o przypadku, gdzie to zdarzenie drogowe było niezwykle rozbudowane.

Radna Katarzyna Czerniewska – członek Komisji

Nie pytanie, ale takie dopowiedzenie, bo jakkolwiek kosztowne i też trudny w organizacji też myślę, że warto docenić osoby, które zwyczajnie zorganizowały w półtorej tygodnia po niemiejskim ostatecznie terenie jakieś tam jednak dojście, oświetlenie, ostatecznie sam prom, ale to ponad wszystko chciałam podkreślić to, że decyzja pani Prezydent została podjęta po głosach mieszkańców na spotkaniu, na którym zresztą byliśmy wspólnie, więc jakkolwiek kosztowne, rozumiem, że teraz będziemy się przyglądać każdej złotówce. Wiadomo to było od początku, że nie będzie to rozwiązanie tanie, natomiast był to pomysł zgłoszony na spotkaniu zorganizowanym dla mieszkańców i zgłoszony przez mieszkańców i jest to odpowiedź na takie realne zapotrzebowanie, więc zależałoby mi na tym, żebyśmy o tym nie zapominali w tej dyskusji.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Żeby była jasność, też do protokołu, chociaż wszystko do protokołu idzie, chyba, że wykluczamy, oczywiście prom jest potrzebny, oczywiście kosztuje ile kosztuje. Takie są realia. Trudno z nimi polemizować. Lepiej, że jest niż żeby tego promu nie było. Tym

bardziej, że wspomniani rowerzyści tak naprawdę poza przeprowadzaniem się w wybranych kursach przez Tunel pod Martwą Wisłą nie mieli możliwości przejechania w jakikolwiek sposób zgodny z przepisami do Gdańska bez tego promu, bo przyczepy, o których była mowa, mam nadzieję, które się pojawią ich obecnie nie ma jeszcze. To też warto powiedzieć jeżeli chodzi o autobusy, bo po prostu nie ma ich na stanie. Przynajmniej takie są moje informacje. Natomiast kończąc ja zgłoszę za, co jest pewnym wyjątkiem, bo zwykle krytycznie oceniam budżet, więc konsekwentnie głosuję przeciwko, ale tu jest po prostu sprawa wyższego rzędu, bezsprzeczna. Trzeba ratować życie ludzi, więc za tym promem i prom popieram i zgłoszę za poprawką odnośnie Mostu Siennickiego. Natomiast wydaje mi się, że kończąc można to zobrazować w następujący sposób, jeśli ktoś, a wśród państwa radnych na pewno częściej niż u mnie to występuje, jeśli ktoś z państwa radnych dojeżdża do pracy samochodem każdego dnia to przypuszczam, że o swój samochód dba, robi przeglądy, sprawdza, w jakiej kondycji jest auto. Jeżeli mu auto odmówi posłuszeństwa to najpewniej weźmie taksówkę jeżeli się spieszy i jest to rozsądne rozwiązanie. Natomiast pytanie brzmi jak długo będzie można jeździć taksówką i jaki będzie łączny koszt jeżeli nagle z auta przerzucimy się na codzienne kursy taksówką do pracy. Moim zdaniem problem nie polega teraz na tym, że my tak powiemy szukamy rozwiązań awaryjnych, bo trzeba je znaleźć, nawet jeżeli dużo kosztują. Problem polega na tym, że tak jak w tej historii ktoś mógłby nie dopilnować auta tak w moim odczuciu, co mam nadzieję będzie jeszcze elementem dyskusji na innej komisji, nie dopilnowano po prostu Mostu Siennickiego i jego stanu technicznego. Dziękuję.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Dlatego myślę, że niezwykle cenną informacją, która padła w toku tej dyskusji była informacja płynąca z ust pani dyrektor, a mianowicie, że Gdański Zarząd Dróg i Zieleni już od dawna miał właśnie tą infrastrukturę na uwadze. W bazie priorytetów inwestycyjnych de facto ujętą jeżeli chodzi właśnie o tą infrastrukturę, na bieżąco dogładaną przez konstruktorów i inżynierów i w trakcie dokumentacji projektowej, więc ten proces inwestycyjny się toczy i czy niestety tak czy inaczej się zdarzyło, że most musiał zostać awaryjnie zamknięty, natomiast i tak gdyby ta sytuacja nie miała miejsca i tak ta inwestycja, ten remont by po prostu odbył się w możliwie najszybszym terminie, oczywiście uwzględniając prawo zamówień publicznych, przetargi, etc., natomiast środki jak i wola ze strony Wydziału Projektów Inwestycyjnych m. in. w osobie pani dyrektor jak najbardziej była.

Radny Tomasz Rakowski – członek Komisji

Nie chciałbym tu wchodzić w taką już polemikę odnośnie tego czemu jest wszystko tak dobrze, tak dobrze było prowadzone, bo zdanie moje i nasze państwo doskonale znacie i w tej kwestii jest to po prostu kompromitacja i nic tego nie zmieni. Teraz trzeba tą sytuację ratować i dobrze, że ona jest ratowana. Mam pytanie czy może ktoś z państwa się

orientuje kiedy powstanie ta przeprawa alternatywna, ta, którą miało wojsko budować? Czy ktoś coś na ten temat wie? Ta kładka piesza.

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

Ona nie powstanie.

Radny Tomasz Rakowski – członek Komisji

Czyli już wiemy, że nie powstanie? Na 100%?

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

Żeby wojsko ją wybudowało trzeba zapewnić wszystkie decyzje administracyjne, chociażby operat wodno-prawny i czas jaki to będzie to tak naprawdę my wejdziemy na realizację zadania. Niestety nie można wybudować żadnego przejścia, kładki bez pozwolenia chociażby wodno-prawnego. Trzeba opracować projekt. Wojsko tego nie jest w stanie zrobić.

Radny Tomasz Rakowski – członek Komisji

Jasne, rozumiem, dziękuję.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Więc nawet gdyby wola ze strony Ministra Kosiniaka-Kamysza była taka wręcz natychmiastowa, decyzja polityczna, administracyjna to i tak jak miemam szybciej mieszkańcy by niż zakończenie procesu administracyjnego nie korzystali z tego.

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

Ten proces byłby dłuższy niż ta przeprawa, która została faktycznie w ciągu półtorej tygodnia zabezpieczona i ona się sprawdza, dlatego jest ona, bo to rozwiązanie było szybsze.

Radny Tomasz Rakowski – członek Komisji

Ona będzie taka tymczasowa do czasu tamtej. Taka była pierwotnie mowa, więc o to pytam.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Też pytanie brzmi czy nie mylimy pojęć, bo jednym będzie tzw. potocznie most pontonowy, przeprawa pontonowa, a innym rozwiązaniem z tego co ja patrzyłem, może ja się mylę, są kładki tymczasowe. Nie jestem inżynierem, więc mogę się mylić.

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Jedno i drugie jest jakimś obiektem budowlanym.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Tak jak autobus i samochód są obiektami poruszającymi się.

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Autobus, czy samochód nie jest obiektem budowlanym.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Obiektem nie, ale pojazdem.

Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Natomiast jeśli coś zwiążesz trwale z nabrzeżami to jest jakaś forma obiektu budowlanego. Nie jestem ekspertem od prawa budowlanego, ale jeśli już coś jest połączone w jakiś sposób na stałe z gruntem to wchodzimy w kwestie prawa budowlanego i wchodzimy w to, o czym mówi pani dyrektor.

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

Moja wiedza była, że to była mowa o kładce, nie o przeprawie pontonowej.

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Myślę, że Prezydent Grzelak w czwartek wytłumaczy w szczegółach pytania pana radnego.

Radny Tomasz Rakowski – członek Komisji

Rozumiem, że jest tylko prom, więc nie ma już mowy o tym, że... tam były zdjęcia, że wojsko oglądało te tereny, była analiza jakaś, czyli ten temat umarł? Nie ma możliwości jego realizacji?

Pani Małgorzata Polan – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych

Nie.

Następnie z uwagi na brak dalszych głosów w dyskusji, Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie przedmiotowego projektu uchwały zawartego w druku nr 212.

USTALENIA KOMISJI - OPINIA

Komisja Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego Rady Miasta Gdańska wysłuchała informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Panią Izabelę Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska, a następnie przystąpiła do głosowania, w wyniku którego, jednogłośnie - 8 głosami za, przyjęła i **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały, zawarty w **druku nr 212.** (Opinia nr 12-01/115-05/2025)

PUNKT – 3

Opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska – druk nr 213.

(Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z XII sesji Rady Miasta Gdańska z 30 stycznia 2025 r. – sprawa BRMG.0006.6.2025).

Pani Izabela Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska w imieniu wnioskodawcy przedstawiła projekt uchwały.

Powiedziała: zamiany w Wieloletniej Prognozie Finansowej to jedynie konsekwencja zmian w budżecie. Wcześniej mówiłam z jakich przedsięwzięć przesuwane są środki. Źródłem finansowania wydatków na przebudowę Mostu Siennickiego są przedsięwzięcia przebudowa skrzyżowania Powstańców Warszawskich, rewaloryzacja ulic Głównego Miasta, rozwój sieci buspasów w Gdańsku. Przesuwamy środki w latach 2025-2027. Informacja jest taka, że żaden z projektów nie zostaje z wyzerowanym planem wydatków na dany rok, więc po prostu część pieniędzy jest przesuwany na 2029, właściwie największa kwota dotyczy rozwoju sieci buspasów. Przesunięcia oczywiście też są warunkowane dostępnymi limitami na inwestycje i stąd taka, a nie inna propozycja. Tak jak powiedziałam, żaden z projektów nie jest wyzerowany. Są przesunięcia w czasie.

Przewodniczący Jan Perucki podziękował za przedstawienie projektu uchwały, a następnie z uwagi na brak głosów w dyskusji, poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie przedmiotowego projektu uchwały zawartego w druku nr 213.

USTALENIA KOMISJI - OPINIA

Komisja Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego Rady Miasta Gdańska wysłuchała informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Panią Izabelę Kuś – Skarbnik Miasta Gdańska, a następnie przystąpiła do głosowania, w wyniku którego, jednogłośnie - 8 głosami za, przyjęła i **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały, zawarty w **druku nr 213**. (Opinia nr 12-01/116-06/2025)

PUNKT – 3A

Opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie przystąpienia do Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności – druk nr 216.

(Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z XII sesji Rady Miasta Gdańska z 30 stycznia 2025 r. – sprawa BRMG.0006.9.2025).

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku w imieniu wnioskodawcy przedstawił projekt uchwały.

Powiedział: szanowni państwo, w ramach realizacji obowiązku wynikającego z ustawy o Elektromobilności i tak naprawdę działań Gminy Miasta Gdańska w kierunku rozwoju Elektromobilności szukane są różne rozwiązania, m. in. współpraca z samorządami z podmiotami działającymi w branży, ze środowiskiem naukowym. Jednym z takich podmiotów jest właśnie Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności. Jest to tak naprawdę najaktywniejsza, największa organizacja branżowa zrzeszająca ponad 250 podmiotów będących producentami, dostawcami takiej ogólnie pojętej branży e-mobility. W ramach tego stowarzyszenia jest zawiązanych wiele komitetów. Jednym z nich jest Komitet Samorządowy zrzeszający ponad 50 samorządów. Z członkostwa wynika dostęp do monitora rynkowego, dostęp do monitora legislacyjnego, wsparcie w ocenie skutków jakiś projektów legislacyjnych, możliwość udziału w opiniowaniu takich projektów legislacyjnych, także łatwiejsze nawiązywanie kontaktów z ekspertami z branży i tak naprawdę takie są korzyści z przystąpienia do tego stowarzyszenia. Koszt, składki członkowskie to jest 7 200 zł netto rocznie.

Przewodniczący Jan Perucki podziękował za przedstawienie projektu uchwały, a następnie otworzył dyskusję.

Radny Wojciech Błaszkowski – Wiceprzewodniczący Komisji

Czy to stowarzyszenie ma charakter taki ponadnarodowy? Czy to jest stowarzyszone potem gdzieś z jakimiś organizacjami zagranicznymi? Czy to się ogranicza tylko do naszego kraju?

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Na pewno zrzesza dlatego jest największą organizacją nie tylko w Polsce taką najaktywniejszą, ale także w ramach wschodniej Europy, także tak. Zrzesza również jednostki spoza naszego kraju.

Radna Katarzyna Czerniewska – członek Komisji

Czym się różni status członka wspierającego od takiego pełnoprawnego członka? Być może jest tak, że od razu nie można zostać członkiem, tylko jest taki etap przystępowania.

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Takie były założenia stowarzyszenia, że samorzady przystępują tylko jako wspierający.

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Może uzupełnię. Wydaje mi się, że to może z praw stowarzyszenia wynikać, że jednostka samorządu terytorialnego nie może być członkiem tak jak osoba fizyczna.

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Portu Lotniczego Gdańsk

Albo tak jak w Obszarze Metropolitalnym wspierający płaci. My jesteśmy tak.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

7200 zł rocznie netto? Jakbyśmy wchodzili jak rozumiem z miasta nas jedna osoba reprezentowała?

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Tak, można wyznaczyć jedną osobę.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Dlaczego jestem zaskoczony, to mi się wydaje strasznie mało. Nie to, żebym był zwolennikiem rozbuchanych składek, ale to ile wychodzi miesięcznie? 600 zł? Jeżeli są takie korzyści, o których pan mówi to bardzo niewielka cena, ale z czego ten podmiot ma na ekspertów i z czego żyje skoro tyle wynosi składka?

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

To są stawki tak naprawdę dla członków samorządowych. Podejrzewam, że po prostu członkowie tacy komercyjni mają inne stawki.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

A jakieś informacje mamy? Pewnie są sprawozdania siłą rzeczy. Ile wynosi budżet tego stowarzyszenia? Jakimi ono środkami rocznie dysponuje, mniej więcej oczywiście?

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Nie umiem powiedzieć. Musiałbym po prostu sprawdzić.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Ja się wstrzymam nie dlatego, że jestem przeciwko, tylko, że chciałbym się więcej dowiedzieć, ale rozumiem, że nie zawsze od razu uzyskam odpowiedź.

Radna Agnieszka Bartków – członek Komisji

Czy to stowarzyszenie ma jakieś osiągnięcia pod względem legislacyjnym? Czy w jakiejś grupie roboczej jest przy Ministerstwie Transportu? Wnosi jakieś propozycje zmian w ustawach?

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Tak. Nie znam szczegółów, ale jest wymienione w portfolio tego stowarzyszenia udział w takich...

Radna Agnieszka Bartków – członek Komisji

A ma jakieś osiągnięcie, że już na jakimś etapie komisji sejmowej jest z czymś?

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Na pewno w Velo City brali udział, ale szczerze mówiąc więcej nie umiem teraz powiedzieć.

Radna Agnieszka Bartków – członek Komisji

Velo City to nie jest sejmowa sprawa, tylko to jest międzynarodowa? Takie po prostu wydarzenie.

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Tak.

Radna Agnieszka Bartków – członek Komisji

Ja się wstrzymam, zapoznam się jeszcze.

Radny Wojciech Błaskowski – Wiceprzewodniczący Komisji

Jeszcze jedno krótkie pytanie jeśli mógłbym zadać, czy my idziemy jakby przetartym szlakiem i jakieś inne samorządy już uczestniczą w tym projekcie i jakieś korzyści z tego mają w związku z tym taka jest nasza propozycja czy decyzja?

Pan Andrzej Organiak – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Samorządów jest już zrzeszonych 50, natomiast wiem, że ostatnio Łódź przystąpiła.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Czy ktoś jeszcze chciałby zadać pytanie panu dyrektorowi?

Następnie z uwagi na brak dalszych głosów w dyskusji, Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie przedmiotowego projektu uchwały zawartego w druku nr 216.

USTALENIA KOMISJI - OPINIA

Komisja Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego Rady Miasta Gdańska wysłuchała informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Pana Andrzeja Organiaka – p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, a następnie przystąpiła do głosowania, w wyniku którego, 5 głosami za, przy 0 głosach przeciwnych i 3 głosach wstrzymujących się, przyjęła i **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały, zawarty w **druku nr 216. (Opinia nr 12-01/117-07/2025)**

PUNKT – 4

Przyjęcie sprawozdania z pracy Komisji za 2024 rok.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Czy ktoś z państwa ma uwagi do przedłożonego sprawozdania z pracy komisji w ubiegłym roku?

Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji

Bardzo rzetelnie sporządzone. Popieram.

- I. Komisja Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego Rady Miasta Gdańska została powołana Uchwałą Nr II/3/24 Rady Miasta Gdańska z dnia 16 maja 2024 roku w sprawie powołania Komisji Rewizyjnej, Komisji ds. Skarg, Wniosków i Petycji oraz stałych komisji Rady Miasta Gdańska i ustalenia zakresów ich działania oraz powołania ich składów osobowych, gdzie w §2 został określony zakres działania Komisji, a w §3 powołano skład osobowy Komisji.

ZAKRES DZIAŁANIA KOMISJI

1. Opiniowanie projektu uchwały budżetowej Rady Miasta Gdańska.
2. Rozpatrywanie informacji z wykonania budżetu Miasta Gdańska.
3. Opiniowanie projektów zmian uchwały budżetowej, prowizorium oraz uchwały o procedurze uchwalania budżetu.
4. Opiniowanie zmian przeznaczenia rezerwy celowej.
5. Opiniowanie Wieloletniej Prognozy Finansowej.
6. Opiniowanie wniosków dotyczących zaciągania kredytów.
7. Polityka w zakresie atrakcyjności inwestycyjnej.
8. Opiniowanie projektów dotyczących finansowania inwestycji własnych miasta.
9. Kontrola realizacji zapisów dokumentu „Strategia Gdańsk 2030 Plus” oraz Programów Rozwoju.
10. Wnioskowanie zmian organizacyjno-prawnych w stosunku do jednostek, spółek z udziałem Miasta Gdańska, zakładów budżetowych podlegających Prezydentowi Miasta Gdańska, takich jak:
 - a) zmiany formy własności,
 - b) zmiany profilu usług,
 - c) likwidacja,
 - d) łączenie, wchodzenie w spółki, wychodzenie ze spółek,
 - e) podejmowanie przedsięwzięć gospodarczych.

SKŁAD OSOBOWY KOMISJI

1. Radny Jan Perucki
2. Rady Wojciech Błaszkowski
3. Radna Agnieszka Bartków
4. Radny Cezary Śpiewak-Dowbór
5. Radny Mateusz Skarbek
6. Radna Katarzyna Czerniewska
7. Radny Tomasz Rakowski
8. Radny Andrzej Skiba

Podczas pierwszego posiedzenia Komisji w dniu 16 maja 2024 r. funkcję **przewodniczącego Komisji** powierzono radnemu **Janowi Peruckiemu**, a funkcję **wiceprzewodniczącego** Komisji powierzono radnemu **Wojciechowi Błaszkowskiemu**.

ZMIANY OSOBOWE W SKŁADZIE KOMISJI

Uchwałą Nr V/82/24 Rady Miasta Gdańska z dnia 29 sierpnia 2024 r. zmieniającą uchwałę w sprawie powołania Komisji Rewizyjnej, Komisji ds. Skarg, Wniosków i Petycji oraz stałych komisji Rady Miasta Gdańska i ustalenia zakresów ich działania oraz powołania ich składów osobowych do składu osobowego Komisji Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego został powołany **radny Michał Hajduk**.

KOMISJA W OKRESIE SPRAWOZDAWCZYM

- **odbyła 11 posiedzeń** w tym:
 - **9 posiedzeń stacjonarnych** w Nowym Ratuszu w Gdańsku przy ul. Wały Jagiellońskie 1, w tym **2 posiedzenia nadzwyczajne** 4.09.2024 r. oraz 26.09.2024 r.,
 - **2 posiedzenia wyjazdowe:** w siedzibie **Arena Gdańsk Sp. z o.o.** przy ul. Pokoleń Lechii Gdańsk 1 oraz w siedzibie **Hali Gdańsk-Sopot Sp. z o.o. (Ergo Arena)** przy ul. Plac Dwóch Miast 1.

GLÓWNE TEMATY POSIEDZEŃ:

Komisja opiniowała projekty uchwał Rady Miasta Gdańska w tym przede wszystkim dotyczące zmian w projekcie uchwały dotyczącej budżetu Miasta Gdańska na 2024 r. oraz zmian w projekcie uchwały w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska. Ponadto Komisja:

- monitorowała bieżącą sytuację finansową Miasta Gdańska,
- rozpatrzyła sprawozdanie z wykonania budżetu miasta Gdańska za I kwartał oraz za I półrocze 2024 r.,
- omówiła skutki wejścia w życie Ustawy z dnia 1 października 2024 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego,
- rozpatrzyła i omówiła projekt budżetu miasta Gdańska na rok 2025 r. wraz z prognozą długu,
- omówiła sytuację spółek Arena Gdańsk Sp. z o.o. oraz Arena Gdańsk Operator Sp. z o.o.,
- omówiła sytuację spółki Hala Gdańsk-Sopot Sp. z o.o.,
- omówiła wyniki finansowe za 2023 r. spółek z udziałem miasta Gdańska.

OPINIE KOMISJI

- Komisja wydała **110 opinii** do projektów uchwał Rady Miasta Gdańska

WNIOSKI KOMISJI

- Komisja podjęła **1 wniosek** do projektu budżetu Miasta Gdańska na 2025 r. dotyczący:

- **Poprawy stanu nawierzchni jezdni i chodników poprzez remonty w ramach bieżącego utrzymania dróg lub w procesie inwestycyjnym:**

- Polski Czerwony Krzyż;
- Marsa (odcinek z płytami drogowymi);
- Międzygwieźdźna;
- Gostyńska (na odcinku nieutwardzonym + potrzeba podziału geodezyjnego i wykupu gruntu prywatnego);
- Wejhera;
- Junony;
- Dworska (od zakrętu z ul. Dworską do szkoły);
- Łozy;
- Kobieli;
- Dunikowskiego;
- alei Generała Józefa Hallera (od ul. Czarny Dwór do ul. Wczasy);
- Gałczyńskiego;
- Gdańska (od ul. Uczniowskiej do ul. PCK);
- Broniewskiego;
- Matuszewskiego;
- Kielnieńska (kontynuacja prac);
- Polanki (sam chodnik);

- Lubczykowa (nieutwardzony odcinek – dojazd do ul. Inżynierskiej + potrzeba wykupu gruntu prywatnego);
- Telewizyjna (+ potrzeba wykupu gruntu prywatnego);
- Herkulesa;
- Chełmińska (+ potrzeba podziału geodezyjnego i wykupu gruntu prywatnego);
- Kartuska (kolejny etap inwestycji do granicy miasta).

- **Buspasy:**

- zaplanowanie płatności dla wyłonionego wykonawcy buspasów w ciągu ul. Spacerowej;
- zaplanowanie środków na rozpoznanie inwestycji budowy buspasów w ciągu ul. Słowackiego, w szczególności na odcinku Budowlanych-Potokowa.

- **Wynagrodzenia:**

- w obszarze miejskich instytucji kultury w porozumieniu z Biurem Prezydenta ds. Kultury zaplanować wzrost wydatków na ten cel.

- **Wiaty przystankowe:**

- zaplanowanie środków, aby ogłosić zamówienie publiczne, które spowoduje, że każdy przystanek komunikacji publicznej w Gdańsku będzie wyposażony w wiatę przystankową z uwzględnieniem procedowanego programu GPKM.

- **Schrony:**

- zaplanowanie środków, które pozwolą przygotować raport dot. zinventaryzowania infrastruktury, która może posłużyć za bezpieczne miejsca do ukrycia przez ludność cywilną w chwilach kryzysowych.

- **Mieszkalnictwo komunalne:**

- priorytetyzacja wydatków na remonty dachów w celu ochrony przed dalszą degradacją miejskiego majątku.

- **Place zabaw:**

- przekazanie do zarządu wyłącznie GZDiZ, a tym samym wzrost nakładów na budżet utrzymaniowy przedmiotowej infrastruktury.

- **Bezpieczeństwo przeciwpowodziowe:**

- DRMG obecnie prowadzi zadanie polegające na aktualizacji dokumentacji projektowej dla budowy przepompowni wspomagającej przy ul. Swojskiej. Konieczność aktualizacji projektu wystąpiła ze względu na zmiany w prawie wodnym. Projekt jest obecnie na etapie uzgodnień, na ten moment planują zakończenie prac projektowych i pozyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych do końca roku. Przejście do fazy realizacji zadania

będzie wymagało zapewnienia finansowania robót (działania przeciwpowodziowe na potoku Strzyża).

- **Centrum Aktywności Lokalnej przy ul. Jednoróżca:**

- zaplanowanie środków na roboty budowlane.

Komisja podczas posiedzenia w dniu 21 października 2024 r. omówiła odpowiedzi Prezydenta Miasta Gdańska na powyższy wniosek Komisji.

Frekwencja Komisji w okresie sprawozdawczym wyniosła 93,68% :

Lp.	Imię i Nazwisko	Obecny/a na posiedzeniach	Średnia frekwencja
1.	Jan Perucki	11/11	100%
2.	Wojciech Błaszkowski	10/11 Nieobecny: 17.06.2024 r.	90,90%
3.	Agnieszka Bartków	10/11 Nieobecna: 26.08.2024 r.	90,90%
4.	Cezary Śpiewak-Dowbór	11/11	100%
5.	Mateusz Skarbek	10/11 Nieobecny: 25.11.2024 r. – delegacja nr 15/24/DK	90,90%
6.	Katarzyna Czerniewska	10/11 Nieobecna: 17.06.2024 r. – delegacja nr 6/2024/DZ	90,90%
7.	Tomasz Rakowski	10/11 Nieobecny: 4.09.2024 r.	90,90%
8.	Andrzej Skiba	10/11 Nieobecny: 4.09.2024 r.	90,90%
9.	Michał Hajduk	Członek Komisji od 29.08.2024 r. 7/7	100%

W wyniku przeprowadzonego głosowania Komisja jednogłośnie - 8 głosami za przyjęła Sprawozdanie z działalności Komisji za 2024 rok.

PUNKT – 5

Przyjęcie planu pracy Komisji na 2025 rok.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Przesłaliśmy plan pracy na przyszły rok, na obowiązujący bieżący rok. Generalnie co do zasady ostatni poniedziałek miesiąca, albo ostatni poniedziałek przed sesją Rady Miasta Gdańska. Są drobne wyjątki. Jest też lipcowy termin zarezerwowany w przypadku sesji w lipcu, choć są to zwyczajowo „wakacje” Rady Miasta Gdańska. Oczywiście grudzień, kiedy też sesja jest szybciej. Czy mają państwo uwagi co do przesłanego harmonogramu, planu pracy, przy czym oczywiście zaznaczamy, że każdorazowo, kiedy będą ku temu okoliczności będziemy zwoływać dodatkowe posiedzenia komisji, bądź też zmieniać te już wcześniej, dzisiaj ustalone terminy spotkań posiedzeń komisji.

1. **Zakres działania Komisji Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego RMG** określiła Rada Miasta Gdańska **uchwałą Nr II/3/24 z dnia 16 maja 2024 roku** w sprawie powołania Komisji Rewizyjnej, Komisji ds. Skarg, Wniosków i Petycji oraz stałych komisji Rady Miasta Gdańska i ustalenia zakresów ich działania oraz powołania ich składów osobowych.
2. **Posiedzenia Komisji będą się odbywały** zazwyczaj **w IV poniedziałek miesiąca** (w tygodniu sesji Rady Miasta Gdańska), **o godz. 16:00** w sali Seàna Lestera **nr 003** Nowego Ratusza w Gdańsku ul. Wały Jagiellońskie 1.
3. **Przewodniczący Komisji**, w razie konieczności, **może zwołać dodatkowe posiedzenie lub odwołać** któreś z zaplanowanych. Na wniosek Przewodniczącej Rady, członków Komisji Strategii, Budżetu i Nadzoru Właścicielskiego RMG bądź Prezydenta Miasta Gdańska może zwołać dodatkowe posiedzenie.
4. **Komisja na bieżąco będzie ustalać wyjazdowe posiedzenia.**
5. **Punktami stałymi posiedzeń Komisji będą:**
 - opiniowanie projektów uchwał Rady Miasta Gdańska skierowanych do Komisji,
 - sprawy bieżące, wolne wnioski, korespondencja

Lp.	Data posiedzenia	Godz.	Miejsce, sala	Tematy
1.	27 stycznia	16:00	Port Lotniczy Gdańsk ul. Słowackiego 200	• Port Lotniczy Gdańsk. • Przyjęcie sprawozdania z pracy Komisji za 2024 rok. • Przyjęcie planu pracy Komisji na 2025 rok.
2.	10 luty	16:00	003 Nowy Ratusz	
3.	24 marca	16:00	003 Nowy Ratusz	

4.	14 kwietnia	16:00	208 Nowy Ratusz	Rozpatrzenie Sprawozdania Prezydenta Miasta Gdańska z wykonania budżetu Miasta Gdańska za 2024 rok.
5.	26 maja	16:00	003 Nowy Ratusz	Omówienie wykonania budżetu Miasta Gdańska za I kwartał 2025 r.
6.	23 czerwca	16:00	003 Nowy Ratusz	Omówienie Raportu o stanie Miasta Gdańska za 2024 r. przy opiniowaniu projektu uchwały RMG w sprawie udzielenia Prezydentowi Miasta Gdańska wotum zaufania.
7.	7 lipca*	16:00	003 Nowy Ratusz	
8.	25 sierpnia	16:00	003 Nowy Ratusz	Wnioski Komisji do projektu budżetu Miasta Gdańska na rok 2026.
9.	22 września	16:00	208 Nowy Ratusz	- Wyniki finansowe za rok 2024 spółek z udziałem Miasta Gdańska. - Omówienie założeń do budżetu Miasta Gdańska na rok 2026. Prognoza długu. - Omówienie sprawozdania z wykonania budżetu Miasta Gdańska za I półrocze 2025 roku.
10.	27 października	16:00	003 Nowy Ratusz	Omówienie odpowiedzi Prezydenta Miasta Gdańska na wnioski Komisji do projektu budżetu Miasta Gdańska na 2026 rok.
11.	24 listopada	16:00	003 Nowy Ratusz	
12.	1 grudnia	12:00	208 Nowy Ratusz	- Opiniowanie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska. - Opiniowanie projektu budżetu Miasta Gdańska na 2026 rok.
13.	8 grudnia	16:00	003 Nowy Ratusz	

***w razie zwołania sesji 10 lipca**

W wyniku przeprowadzonego głosowania Komisja jednogłośnie - 8 głosami za przyjęła plan pracy na 2025 rok.

Przewodniczący zaproponowała zmianę w porządku posiedzenia, aby najpierw omówić sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencję, a potem przejść do omawiania Portu Lotniczego Gdańsk, czyli zamienić kolejność omawiania pkt 6 z 7.

Głosowanie:

8 za – jednogłośnie

PUNKT – 6

Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Jeżeli chodzi o pisma to mamy pismo z RIO z 9 stycznia. Dostaliśmy też drogą mailową, więc jeżeli ktoś z państwa chciałby zabrać w tej kwestii głos to proszę. W tym punkcie są również sprawy wniesione, wolne wnioski. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Dziękuję. Przechodzimy do następnego punktu i prosimy gospodarza o zabranie głosu.

PUNKT – 7

Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Jeszcze raz witam państwa w naszych skromnych progach.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

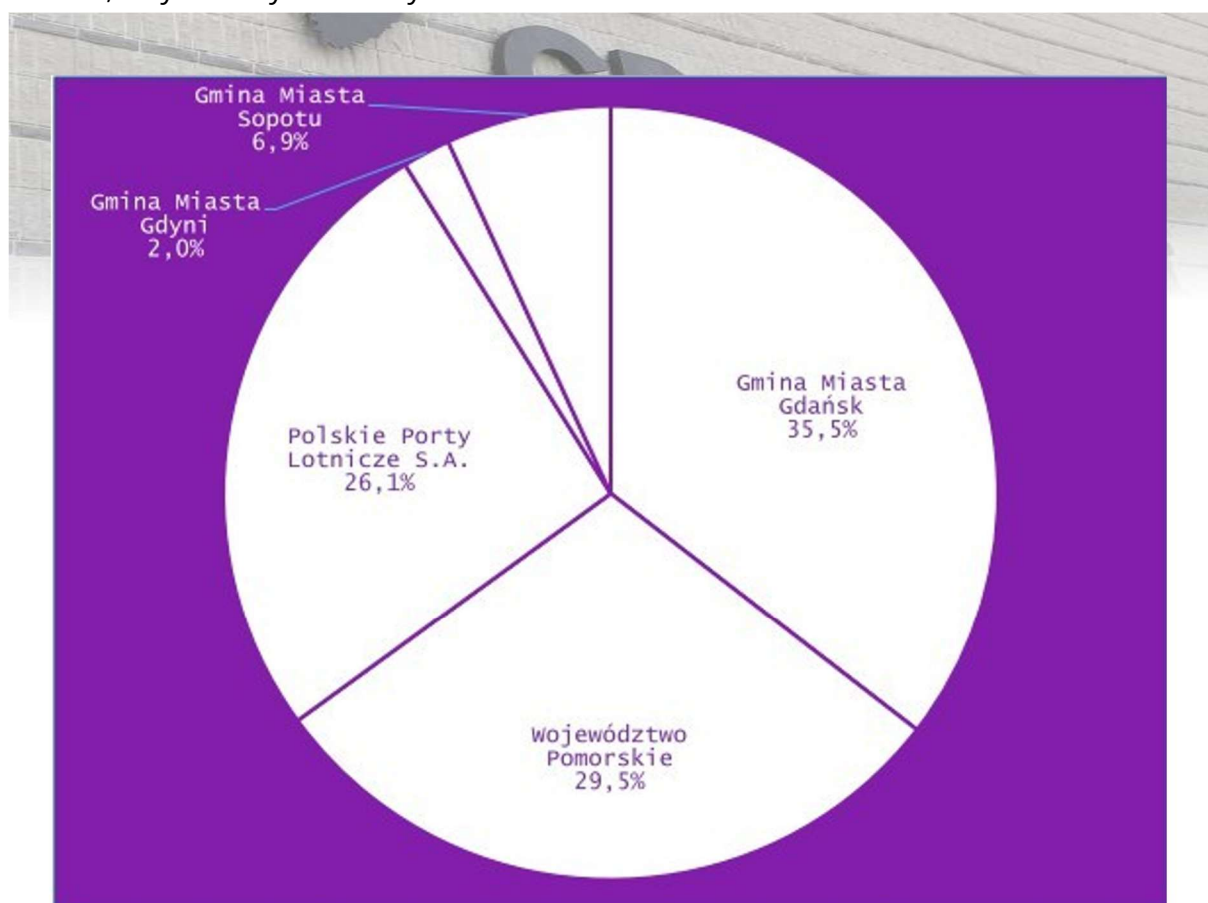
Są z nami również pani przewodnicząca Agata Winkiewicz i pan przewodniczący Zarządu Dzielnicy Piotr Karpiński i Matarnia.



Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Powiem o tym gdzie jesteśmy, bo za bardzo nie wiem kto ma jaką wiedzę, więc pozwólcie państwo, że powiem, że właścicielami jest 5 podmiotów. Gmina Miasta Gdańska jest największym współwłaścicielem, ale ma 35% udziałów. Województwo Pomorskie 29%, Polskie Porty Lotnicze to jest firma z Warszawy i to jest część grupy CPK, która podlega

Ministerstwu Infrastruktury i która ma 26% i tak jak widzicie państwo Sopot na mniejszym udziale, Gdynia w symbolicznym udziale.



Nasza siatka połączeń to jest generalnie prawie 100 połączeń regularnych i tak jak widać na mapce zawsze mieliśmy 3 główne rynki, czyli Skandynawia, Niemcy i Wyspy Brytyjskie, ale teraz jak spojrzymy na tą siatkę połączeń to my już jesteśmy tak naprawdę rozsiani po całej Europie i tych słonecznych połączeń, których zawsze naszym pasażerom brakowało jest coraz więcej, więc to naprawdę już dla każdego coś miłego się znajdzie.

Zakończyliśmy rok 2024 i obsługujemy obecnie 6 700 000 pasażerów. Żebyście państwo mieli obraz jak to wygląda w skali kraju to Warszawa obsługuje 21 000 000 pasażerów, Kraków jest na drugim miejscu i obsługuje 11 000 000 pasażerów, później jesteśmy my na poziomie 6 700 000. Za nami Katowice 6 400 000, później idą porty lotnicze typu Wrocław i Poznań na poziomie ok 3 000 000-3 500 000 pasażerów. Trzeba pamiętać, że mamy w Polsce 15 portów lotniczych, tylko 6 jest rentownych. Czyli port lotniczy, który odprawia 3 000 000 plus jest portem rentownym, natomiast pamiętajmy, że Poznań obsługuje 3 000 000 pasażerów, ale nie powiedziałbym, że jest port lotniczy rentowny, ponieważ 150 000 000 zapłacił port lotniczy w Poznaniu odszkodowania mieszkańcom z tytułu obszaru ograniczonego użytkowania i na te odszkodowania nie miał z własnej działalności, więc musiał dostać zasilanie od właścicieli, więc ja bym nie powiedział, że te 3 000 000 jest z takim gdzieś haczykiem, żebyśmy wiedzieli.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

To była jednorazowa sytuacja?

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Uważam, że obszar ograniczonego użytkowania nie jest dla żadnego lotniska jednorazową przygodą, tylko dla tego, które się będzie staczało w dół. Lotnisko, które się będzie rozwijało uważam, że obszar ograniczonego użytkowania to jest obszar, z którym będzie już do końca funkcjonowania i jeżeli będzie ruch lotniczy rósł to ten obszar ograniczonego użytkowania będzie się powiększał, więc będzie obejmował kolejne obszary i tym samym będzie konieczność jeszcze odszkodowań.



Żebyśmy popatrzyli też tak historycznie to tak jak widać rok 2020 i 2021 to jest pandemia, także najgorsze czasy mamy za sobą. Można powiedzieć, że wróciliśmy do swojego trendu i do takiej normalnej sytuacji. Gdybyśmy chcieli powiedzieć proporcje ruchu krajowego do zagranicznego to 93% jest ruchu zagranicznego i można też powiedzieć, że nie ma latania po kraju takiej relacji Gdańsk-Warszawa innego niż jeżeli ktoś leci Polskimi Liniami Lotniczymi LOT i w Warszawie przesiada się na inne połączenie przesiadkowe. Można powiedzieć, że pasażerowie pokazali, że podróżują po kraju jeśli chodzi z punktu do punktu, czyli z Gdańska do Warszawy już tylko pociągami, samochodami, bądź w jakikolwiek inny sposób. Natomiast na pewno nie jest to transport lotniczy. Są jeszcze połączenia północ-południe, czyli do Wrocławia, do Rzeszowa, do Lublina, ale udział tych

połączeń jak widać od jest symboliczny. Cały ruch krajowy to jest tylko 7%.





Najpopularniejsze kierunki jakie my mamy to są główne te rynki, o których mówiłem, natomiast powiedzmy sobie jasno, że to są Wyspy Brytyjskie, że to jest Skandynawia i jak byście państwo zwrócili uwagę to pierwsze 6 najważniejszych kierunków to są połączenia hub-owe, czyli generalnie latamy przez hub-y, to też jest istotne, bo nam się często wydaje, że jak fajne połączenie do Rzymu, czy do Alicante ono jest fajne na city breaki, ale na city breaki polecimy raz na 5 lat, a jeśli chodzi o podróżowanie przez hub-y to podróżujemy bardzo często, podróżują nasze rodziny i podróżuje biznes i podróżują turyści. Nasz port lotniczy jest portem lotniczym, który główny dominujący udział mają przewoźnicy niskokosztowi. Tak jak państwo widzicie udziały tych wielkich przewoźników sieciowych LOT, Lufthansa, KLM to są od prawie 5% do 4%. To co nam się udaje i to jest na razie dobrze z punktu widzenia takiego biznesu, że Wizzair jest większy od Ryanair. Ryanair przypomnę jest największym przewoźnikiem niskokosztowym i źle by było, gdyby Ryanair zmonopolizował ten rynek i miał np. pozycję taką jak w wielu portach lotniczych w Polsce, a już aby nie taką jak jest w Modlinie, gdzie jest jedynym przewoźnikiem.

To jest ta proporcja, o której mówiłem jeśli chodzi o ruch tradycyjny i niskokosztowy. Tak jak państwo widzicie 83% to jest ruch niskokosztowy. 17% to są przewoźnicy tradycyjni. To co jest charakterystyczne w mijającym roku 2024 to jest to, że w końcu zaistnieliśmy na mapie czarterowej, bo ruch nieregularny to jest przede wszystkim ja bym powiedział ruch czarterowy, czyli tam, gdzie my podróżujemy na wakacje. To co widzimy, to co po raz pierwszy nas dotknęło w roku 2024, bo jakbyście państwo zobaczyli historycznie to byśmy

gdzieś mieli taką stabilizację na tym poziomie 400 000 pasażerów i tutaj się nic nie zmieniało.





Różne teorie na ten temat słyszałem. Słyszałem teorie, że my mamy morze, w związku z tym nie musimy podróżować nad morze i naprawdę nie wiem, nie umiem wytłumaczyć tego dlaczego zawsze byliśmy trochę poszkodowani jeśli chodzi o ruch czarterowy. Natomiast rok 2024 co zmienił ku mojemu zdziwieniu, bo ja osobiście uważam, że my mimo wszystko jesteśmy od dwóch lat, od czasu wojny ukraińskiej nie mamy takiej siły ... to znaczy okazuje się, że siłę nabywczą mamy, ale nie mamy takich sprzyjających warunków do tego, żeby odpoczywać, żeby latać, że mamy z jednej strony wojnę, z drugiej strony po pandemii te ceny biletów podskoczyły. One już nie są takie jak wcześniej, w związku z tym są to zjawiska takie, które niekoniecznie powodują, że nie powinniśmy mieć m. in. siłę nabywczą na to, żeby sobie latać za granicę, latać sobie na wczasy. A co się okazuje? Właśnie, i tak się dzieje w Europie zachodniej, też sobie powiedzmy, natomiast w Polsce mamy coś takiego w sobie, że nawet jak nie mamy to my mamy po to, żeby wylecieć, żeby odpocząć i żeby tak naprawdę głównie w ciepłych krajach poużywać sobie i to co widzimy w ostatnich latach się okazuje, że tak jak dawniej robiliśmy to raz w roku, teraz robimy to dwa razy w roku, teraz robimy to trzy razy w roku, robimy to poza sezonem. Ci co mają dzieci muszą w sezonie, ale ci, co nie mają dzieci już sobie planują w taki sposób, żeby to zrobić w czerwcu i we wrześniu. I nagle się okazuje, że można powiedzieć, że w roku 2024 silnikiem napędowym był właśnie ten ruch nieregularny, ruch czarterowy, czyli my latający na wakacje. Trzy główne rynki: Turcja, Egipt i Grecja i jakbyśmy spojrzeli na ten wykres przed pandemią to te trzy kawałki tortu były równe, one

były po 33%, Grecja była wyższa, Egipt był wyższy, a Turcja była niższa. Ewidentnie Turcja na pandemii przez to, że podeszła bardzo liberalnie w ogóle do ograniczeń. Jak pamiętacie państwo w pandemii do Turcji można było latać i tam właściwie tylko obsługa miała maseczki. Tam ciężko powiedzieć, że w ogóle się przejęli pandemią i w taki sposób wypracowali sobie rynek. Z drugiej strony pamiętajmy to jest zawsze cena do jakości. Jeżeli ta cena do jakości jest dobra to ta Turcja przoduje. Egipt teraz dopiero zaczyna gdzieś tam doganiać, ale przykrywa konkurencję.



Jeśli chodzi o operacje lotnicze jak widzicie państwo też przez ostatnie lata myśmy gdzieś się kręcili na poziomie 40 000 do 50 000 operacji i to można było powiedzieć, że ten wzrost operacji jest niewielki, natomiast liczba pasażerów rosła co oznaczało, że tak naprawdę przewoźnicy nie uruchamiali nowych połączeń... znaczy może tak, nowych liczb operacji nowych samolotów, tylko przewoźnicy przez lata uruchamiali większe samoloty, żeby można było załadować więcej pasażerów na pokład samolotu. Natomiast to w pewnym momencie jest pewna granica, gdzie już się nie da więcej pasażerów dołożyć do tego samolotu i rok 2024 mamy 15% wzrost w ruchu lotniczym, więc to oznacza, że przewoźnicy dołożyli też nowe częstotliwości, nowe samoloty.



GDANSKI LECH WALESA AIRPORT

WWW.AIRPORT.GDANSK.PL

OPERACJE LOTNICZE METEO

LVP | LOW VISIBILITY PROCEDURES WARTOŚCI OGRANICZONYCH WIDZIALNOŚCI

LICZBA OPERACJI W WARUNKACH LVP

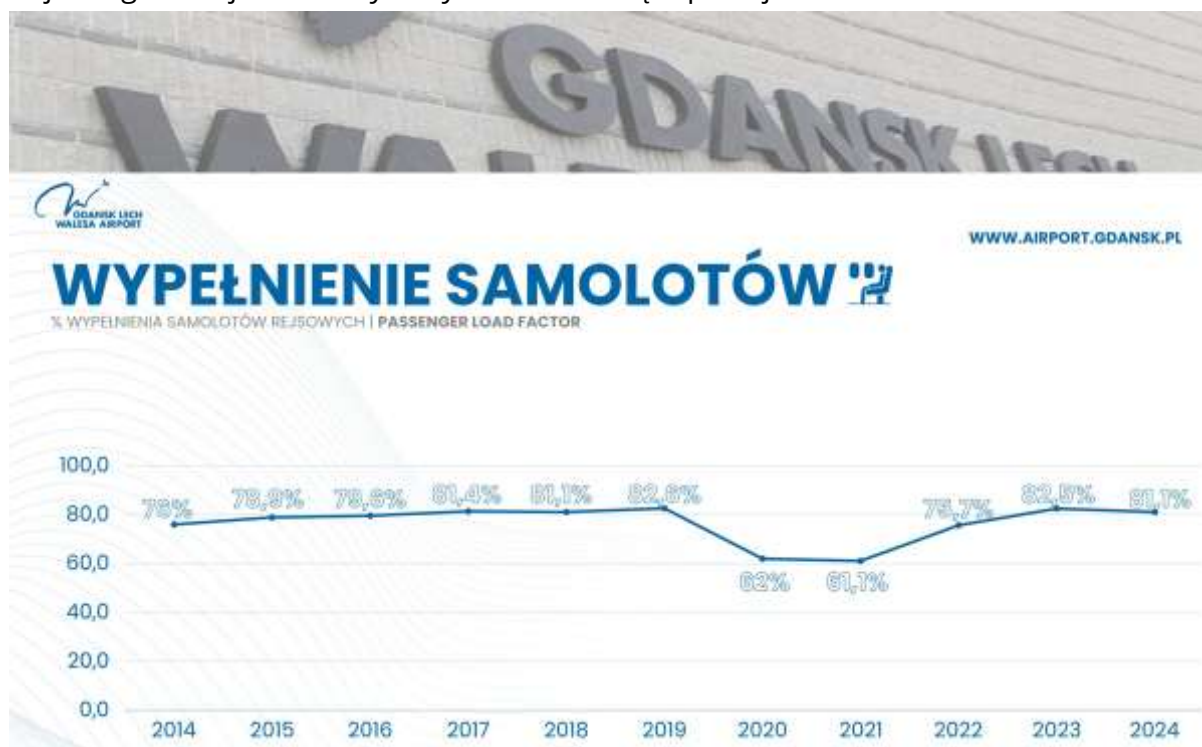
11 778

W TRAKCIE TRWANIA PROCEDUR LVP PRZEKIEROWANO Z GDAŃSKA 11 OPERACJI 22 W 2023 ROKU

- 8 ZE WZGLĘDU NA WIATR 15 W 2023 ROKU
- 3 ZE WZGLĘDU NA MGŁĘ (Z PRZYCZYN TECHNICZNYCH) 0 W 2023 ROKU

PORT LOTNICZY GDAŃSK JEST WYPOSAŻONY W SYSTEM ILS CAT II, UMOŻLIWIAJĄCY LĄDOWANIA W NIEMAL ZEROWEJ WIDZIALNOŚCI

Jeśli chodzi o obalanie mitów jeśli chodzi o kwestie mgły i kwestie lądowania tutaj w trudnych warunkach atmosferycznych w całym roku 2024 nie odbyło się tylko 11 operacji lotniczych. Z tych 11 operacji lotniczych 8 było ze względu na wiatr. To powiem od razu jeżeli wiatr wieje wzdłuż drogi startowej to może wiać nawet huragan i nie jest to problem, natomiast jeżeli wieje w poprzek drogi startowej to jest problem i wtedy odbywają się odwoływania tych operacji. 3 operacje odwołano ze względu na mgłę, natomiast pamiętajmy, że jeżeli mówimy o mgłę to mówimy z jednej strony musi zatrybić taki mechanizm, który składa się z urządzeń na lotnisku tego ILS-a, przypomnę, my mamy najlepszego ILS-a w Polsce i tutaj było wszystko ok, natomiast musi też załoga mieć odpowiednie uprawnienia, czyli krótko mówiąc pilot są lepsi i gorsi, tak bym to ujął i również samolot musi być odpowiednio wyposażony. Te 3 przypadki, które to są odwoływania ze względu na mgłę to są przypadki dotyczące przewoźnika, czyli bądź słabszych uprawnień, bądź urządzeń pokładowych. W związku z tym można powiedzieć, z naszego punktu widzenia to ani jednej operacji żeśmy nie stracili przez mgłę. Uważam, że jest to powód do dumy, bo w Krakowie na południu, ale w ogóle we wszystkich lotniskach to jednego dnia jest odwoływanych kilkadziesiąt operacji.



Wypełnienie samolotów jest na poziomie 81% i to jest to jak spojrzemy historycznie to to jest poziom, który pokazuje, że będziemy dalej rośli, że będzie się ruch lotniczy dalej rozwijał i, że będziemy dalej bądź przewoźnicy będą zwiększali częstotliwość, bądź będą uruchamiali większe samoloty.



Jeśli chodzi o cargo wzrost jest symboliczny, natomiast pamiętajmy cargo lotniczego my tutaj nie mamy. Cargo lotnicze w Polsce jest tylko w Warszawie i w Katowicach i teraz w Rzeszowie. Przez wojnę Rzeszów nagle stał się w ogóle jednym z najbardziej rentownych portów lotniczych. To też pokazuje, że czasami wydaje się, że Rzeszów miał straty na poziomie trzydziestu kilku milionów złotych każdego roku, a teraz w te 3 lata wojny odrobił sobie wszystko z nawiązką i jest kluczowym portem w naszej infrastrukturze, także to też pokazuje jak czasami ten los jest przewrotny. Jeśli chodzi o ładunki tu jesteśmy cały czas na stabilnym, płytkim rynku, natomiast mam takie pierwsze sygnały i to właśnie pokazuje tutaj, bo to jest nasz budżet, w ramce, tutaj mamy spadek przewozu ładunków, bo to jest jedyna rzecz, która mi się zapala na czerwono w naszych prognozach. Jeszcze bym nie straszył i jeszcze bym nie chciał tutaj mówić, że jesteśmy pewni tego wyniku. My ten wynik zbieramy od naszych operatorów, bo pamiętajmy jeszcze o tym, że pracujemy na zasadzie outsourcingu, czyli generalnie na lotnisku pracuje ok 3000 osób w 60 firmach, a u mnie w firmie jest 350 zatrudnionych, także generalnie tu jest mnóstwo firm, które specjalizują się jeden w cateringu, jeden w dostawie paliwa lotniczego, inny w obsłudze pasażerów, czyli jest taka ścisła specjalizacja. Jeżeli chodzi o ładunki cargo my dostajemy te dane, pytamy się głównie firmy kurierskie jak planujecie, co planujecie w przyszłym roku i oni planują taki troszeczkę spadek. Jakkolwiek nie chciałbym, żeby ten spadek nastąpił, bo pamiętajmy, że w branży lotniczej jest też tak, że branża lotnicza wyprzedza trochę koniunkturę. Czyli to co się dzieje w lotniczym cargo to za jakiś czas się stanie w

gospodarce i to nie jest korzystny sygnał, bo to by oznaczało, że... mówię o gospodarce w ogóle światowej, nie mówię tylko o gospodarce naszej lokalnej, ale to jest zły sygnał dla gospodarki i jeszcze mam za mało danych, żeby tą sytuacją straszyć, ale tak jak widać jedyny graf, który zapala się na czerwono. Natomiast generalnie planujemy w tym roku obecnym taki 10% wzrost i na pewno przekroczenie liczby 7 000 000 pasażerów na poziomie 7 300 000. Też 6% już mniejszy wzrost operacji, czyli wejście na 60 000 operacji rocznie. Planujemy również najlepsze wyniki w historii czyli 51 000 000 zysku netto. Jakbyście państwo spojrzeli tak historycznie, bo chciałem pokazać od początku istnienia spółki, to przypomnę na początku, kiedy ruch był mały myśmy potrzebowali państwa pomocy, potrzebowaliśmy pomocy naszych właścicieli, ale od roku 2004 to przypomnę rok 2004 to jest wejście Polski do Unii Europejskiej i tzw. formuła otwartego nieba, czyli liberalizacja transportu lotniczego, koniec umów międzyrządowych, tylko po prostu latamy tam, gdzie jest rynek. W generalnej większości i od tego momentu jak widać spółka cały czas rośnie, z tą przerwą na pandemię, która zostawiła taki stały ślad i to jest wynik na sprzedaży, czyli ono pokazuje to na czym opiera się nasz biznes i on jest o wiele ważniejszy niż ten wynik finansowy netto, czyli ten zysk netto, który może być obciążony różnymi i rezerwami i różnymi rzeczami, które się mogą zdarzyć niekoniecznie związanymi w prostej linii z operacjami lotniczymi. Rok 2024 a rok 2025 zwróćcie państwo uwagę mamy zysk na poziomie netto 19 000 000 zł mimo, że wynik na sprzedaży tutaj był zdecydowanie najlepszy. W 2024 ok 54 000 000 zł żeśmy wypracowali. W związku z tym, że założyliśmy rezerwę 20 000 000, ponieważ my w tej chwili realizujemy tzw. programy akustyczne dla mieszkańców. Przypomnę, że mamy obszar ograniczonego użytkowania, w którym mamy strefę A i mamy strefę B. W strefie A mieszkańcom należą się pewne rzeczy. W strefie B nie należą się pewne rzeczy. My dzisiaj sami z siebie właśnie przewidując to, że w pewnym momencie ten obszar ograniczonego użytkowania w skutek rosnącego ruchu lotniczego będzie się powiększał realizujemy sobie dla chętnych tzw. programy akustyczne, czyli mamy monitoring hałasu i wiemy gdzie hałasujemy najbardziej i powolutku poszczególne obszary rozpoczynamy z mieszkańcami rozmowy. Tak jak w przypadku obszaru ograniczonego użytkowania w strefie A, pamiętacie państwo, myśmy zawierali większość to są ugody, które zawieramy z mieszkańcami i żeśmy przeznaczali dla nich pieniądze teoretycznie na rewitalizację akustyczną, ale w praktyce mieszkaniem mógł zrobić z tym co chciał. To znaczy jedni przeznaczali na rewitalizację akustyczną, inni wydali na samochody, telewizory, na co chcieli. Przy tych programach, które obecnie realizujemy już tak nie jest. Podpisujemy z mieszkańcami umowy, najpierw sprawdzamy akustycznie dany dom, określamy ile ta rewitalizacja akustyczna powinna wynieść, następnie umawiamy się z mieszkańcami, że ta rewitalizacja akustyczna np. kosztuje 30 000 zł dla tego domu, mieszkaniem ponosi te wydatki i my mu zwracamy. Czyli tak dzisiaj realizujemy te programy akustyczne. Podpisaliśmy rząd wielkości 40 umów na dzień dzisiejszy, robimy to od kilku miesięcy, więc to jest taki nasz sprawdzian jak to zadziała i widzę, że bardzo dobrze działa, w związku z tym przewidzieliśmy z tego wyniku

finansowego netto w roku 2024 przewidzieliśmy 20 mln, odłożyliśmy jako poduszkę na te programy rewitalizacji i będziemy po kolei szli teraz poza strefą A.

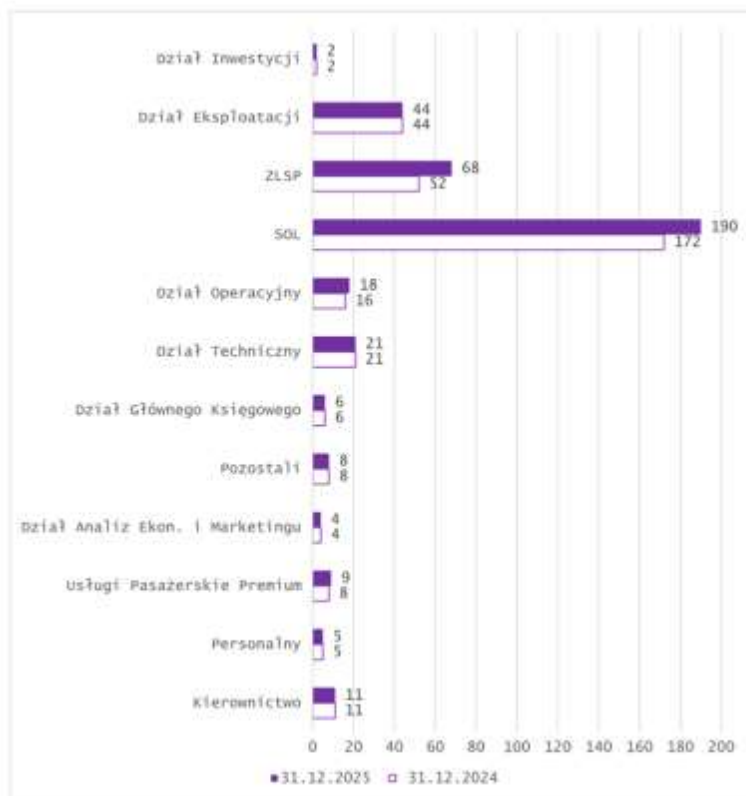


	2024 Szacunek	2025 Budżet	% Dynamika 2025/2024
Liczba pasażerów	6 657 766	7 302 276	9,7%
Liczba operacji	56 706	60 371	6,5%
Liczka ładunków (kg)	11 280 051	9 977 488	-11,5%
Przychody ogółem	307 313 783	340 110 864	10,7%
Koszty ogółem	281 268 005	275 518 543	-2,0%
wynik finansowy netto	20 836 622	51 673 857	148,0%
wolny strumień gotówki na 31 grudnia	90 022 387	71 412 506	-20,7%
Liczba Zatrudnionych	349	386	10,6%

Padło pytanie jak my zatrudniamy i to jest właśnie to. To są nasi pracownicy, żebyśmy też wiedzieli. SOL to jest Służba Ochrony Lotniska, czyli to są te osoby, które robią państwu kontrolę bagażu, czy kontrolę bezpieczeństwa. To jest formacja, w której najwięcej zatrudniamy. Tak jak słyszałem o tych szkołach, które wspieracie Straży Granicznej i Policji, powiem szczerze my z tym mamy problem, bo to żebyśmy też pamiętali Straż Graniczna i Policja ma te uprawnienia emerytalne lepsze, w związku z tym to jest nawet tak, że my zatrudniamy do SOL-u, my tych ludzi szkolimy, my w nich inwestujemy, a oni potem odchodzą do Straży Granicznej i Policji. To się dzieje. Z uśmiechem mówię, bo to nie chodzi o to, żeby nie robić tego, ale to jest formacja, w której zatrudniamy od lat i nawet to zatrudnienie w SOL-u zwróćcie państwo uwagę my oprócz tego mamy jeszcze firmę outsourcingową Poczta Polska, która pomaga naszym pracownikom, bo nie jesteśmy w stanie z rynku ściągnąć tylu pracowników ile byśmy potrzebowali. Generalnie to wpływa na te kolejki, które państwo macie do kontroli bezpieczeństwa. To jest clou programu. Pamiętacie państwo dwa lata temu była taka krytyczna sytuacja. Teraz sytuacja na rynku pracy się poprawia, więc jest całkiem nieźle, ale to jest grupa, w której zatrudniamy non stop, permanentnie. Druga grupa zawodowa taka największa to jest Zakładowa Lotniskowa Straż Pożarna. Mamy ok 50 strażaków, ale to jest wymóg związany z przepisami. To są strażacy, którzy nie mogą wyjeżdżać na miasto, którzy muszą tutaj być

w gotowości gdyby coś się zdarzyło za płotem i nasi strażacy by wyjechali to my musimy zamykać lotnisko. Tak to mniej więcej działa. Trzecia grupa główna to jest Dział Eksploatacji. To są ci, którzy zajmują się akcją zima, czyli odśnieżaniem lotniska w okresie zimowym, a w okresie letnim koszeniem trawy i utrzymywaniem tych wielkich powierzchni. To jest ok 250 ha, także to jest taki obszar do utrzymania. Pozostałe działy takie jak właściwie generalnie we wszystkich innych firmach.

Struktura zatrudnienia na koniec 2024 i 2025 roku



* pozostali: Specjalista ds. BHP, Kapełan, Compliance Manager, Specjalista ds. Ochrony, Safety Manager, Specjaliści ds. ochrony środowiska, Rzecznik prasowy



Proces inwestycyjny. Jakbyśmy historycznie spojrzeli myśmy byli jedynym portem lotniczym w Polsce, który w trakcie pandemii budował i uważam, że jesteśmy wygranymi tej sytuacji, bo w pandemii jak pamiętacie państwo był niewielki ruch pasażerski, a nawet ta budowa pirsu, która tutaj miała miejsce ona powodowała bardzo duże utrudnienia dla pasażerów, więc w ogóle rozbudowywanie lotnisk pod istniejącym i to rekordowym ruchem, bo teraz we wszystkich portach lotniczych mamy rekordowy ruch to już jest mega wyzwanie, a po drugie teraz będzie 3 razy drożej. Jak patrzę na to co się stało z cenami na rynku budowlanym to jest jakaś masakra. Ale w każdym razie my proces inwestycyjny związany z przepustowością mamy na dzisiaj zakończony. To znaczy my dzisiaj mamy jeszcze do spłacenia 200 mln obligacji, bo myśmy pożyczili na ten proces inwestycyjny prawie 400 mln zł i teraz powolutku spłacamy. 200 mln zł mamy do spłacenia, a taki proces inwestycyjny na poziomie 60 mln zł to jest taki nasz zwykły proces, żeby w ogóle można było operować lotniskiem. Nie będę wymieniał tych wszystkich rzeczy, bo widzicie państwo mniej więcej z czym to jest związane, ten zakup pojazdów i urządzeń to są głównie pojazdy do odśnieżania i do utrzymywania zimowego lotniska, ale skupię się na

jednej rzeczy, na pewno państwo słyszycie, że zmieniają się przepisy i możemy stosować urządzenia rentgenowskie, które nie wymagają tego, żebyśmy wyjmowali coś z bagażu, czy wodę, czy komputera, czyli ułatwienie maksymalne dla pasażerów.

INWESTYCJE I ZAKUPY ŚRODKÓW TRWAŁYCH	
Zadaszenie parkingu VIP	- 8,1 mln zł
Zakup 2 szt. urządzeń rtg EDS CB normy 3	- 7 mln zł
Modernizacja drogi kołowania	- 7 mln zł
Zakup pojazdów i urządzeń	- 7,6 mln zł
Rearanżacja 4 węzłów toaletowych	- 4,9 mln zł
Aktualizacja AVDGS	- 3,5 mln zł
Budowa carportu	- 3 mln zł
Projekt płyty postojowej PPS 4	- 2 mln zł
Zakup i wymiana serwerów i oprogramowania w bagażowni odlotowej	- 1,9 mln zł
Dostosowanie świateł DS. do zmiany przepisów	- 1,3 mln zł
Pozostałe	- 4,9 mln zł

W 2025 roku na inwestycje i zakupy środków trwałych zostanie wydatkowana kwota 59 mln zł

Generalnie powiem tak, że porty takie jak nasz czyli te powyżej 3 mln pasażerów nie mają żadnych środków unijnych, nie mają żadnej pomocy i już są na swoim własnym garnuszku. Przy takich zakupach związanych z bezpieczeństwem dla mniejszych portów dofinansowanie jest na poziomie 80%, więc jest im łatwiej kupić. Dwa, ta technologia ona jeszcze nie jest sprawdzona niestety. Skutek tego jest taki, że np. Unia Europejska wprowadziła te przepisy, a później porty lotnicze, które zainwestowały w te nowoczesne urządzenia zostały pozbawione możliwości korzystania z nich tak jak być powinno, czyli dzisiaj na lotniskach zachodniej Europy musicie państwo znowu wyciągać mimo, że mają te nowoczesne skanery. Te nowoczesne skanery, żebyśmy też wiedzieli, są 3 razy droższe. 3,5 mln zł kosztuje jeden taki ciąg, jedno takie stanowisko. My tą tradycyjną metodą robimy to na poziomie 500 000 do 700 000 zł. To jest taka różnica. Teraz chcę powiedzieć tak, że my dzisiaj nawet mając to w budżecie ja nie podejmę decyzji o zakupie tych nowych nawet dwóch ścieżek kontroli bezpieczeństwa, ponieważ jest druga rzecz, która jest z tym związana, to znaczy jak zostawicie państwo wszystko w bagażu, jak tam włożycie te wszystkie rzeczy to niestety ten obraz nie jest jasny dla kontrolera i skutek jest taki, że on bierze was na tzw. re-check, czyli na sprawdzenie dodatkowe. W związku z tym, że tych pasażerów branych na re-check jest więcej niż pasażerów przechodzących tradycyjnie

skutek tego jest też taki, że te kolejki są dłuższe, że pasażer spędza więcej czasu na kontroli bezpieczeństwa. To jest główny powód, dla którego my nie wchodzimy jeszcze w tą technologię, że technologia jest niesprawdzona, że jest oczywiście 4 razy droższa, w związku z tym, że producenci mają swoje żniwa, ale po trzecie, że kolejki cały czas będą dłuższe jeszcze, więc ja wolę, żeby uświadomić pasażera, żeby on jednak przygotował się do tej kontroli, a spędzi w tej kolejce 15 minut, a nie 40-50. Taka jest filozofia, w tym wypadku tak postępujemy.



Zakup wozu strażackiego w miejsce samochodu z 1996 roku – 5,2 mln zł
Modernizacja systemu bagażowego – 3,5 mln EUR

Zobaczycie państwo naszą Straż Pożarną, która już czeka na państwa, ona jest zwykle największą atrakcją szczególnie dla dzieciaków, które tu przychodzą, ale nie tylko dla dzieciaków, bo te samochody strażackie palą 100 na 100, to są takie smoki. To nie jest porównywalne z Państwową Strażą Pożarną tą, która jest na mieście. Taki jeden samochód kosztuje 5 mln zł. My akurat robimy teraz przetarg, bo musimy zakupić taki samochód i wymienić taką flotę. Powiem tak obrazowo dla tych z państwa, którzy pamiętają pożar rafinerii naszej. Tam główną rolę odegrał samochód z lotniska, który w pewnym momencie przykrył pianą gaśniczą ten zbiornik, a można powiedzieć, że Państwowa Straż Pożarna to były te sikawki, które pomagały temu naszemu. To jest zupełnie inna skala zjawiska. My mamy przepisy, które mówią, że w 3 minuty mamy dotrzeć do katastrofy i tak naprawdę nakryć ją pianą. U nas jak coś dłużej potrwa to już nie za bardzo jest co zbierać. Na pewno z punktu widzenia takiego naszego rozwoju modernizacja systemu bagażowego i bagażownia to jest taki teraz element, który spędza

nam sen z powiek. Jak państwo wiecie weszliśmy w projekt Airport City. Myśmy w niego weszli przed pandemią i realizujemy go w post pandemicznej rzeczywistości, w rzeczywistości online, w rzeczywistości najtrudniejszej jaka jest możliwa i bardzo dobrze, bo jak odebrać naukę to odebrać naukę w najtrudniejszych czasach jakie są. Ten projekt wstępnie był pomyślany na te 7 budynków biurowych, generalnie chodziło o centrum biurowe, żeby wyjaśnić, my nie aspirujemy do tego, żeby być Olivia Business Center, żeby być młodym miastem, żeby tu nagle powstały miliony metrów kwadratowych powierzchni, bo tak się nie stanie. Jest mnóstwo firm i korporacji, które ma napisane w swoich strategiach, że one się muszą znaleźć na głównym ciągu komunikacyjnym Trójmiasta i te firmy nigdy tu nie trafią i tych firm będzie więcej, w związku z tym to nie jest żadna konkurencja do tych obiektów, które tam będą, bądź są na mieście. Natomiast tutaj my mamy Intela jako tą kotwicę. Intek jest dosyć dużą firmą. Jak państwo wiecie to jest chyba druga ich światowa placówka jeśli chodzi o centra badawcze i Intel był taką kotwicą wokół której pracują różne firmy, w związku z tym te inne firmy, które z nimi współpracują chcą, żeby mieć bliski kontakt z Intelem.



My jesteśmy na etapie pierwszym, czyli oddaliśmy budynek Alfa, czyli ten pierwszy, który jest zaznaczony najmniejszy 8,5 tys. m² powierzchni. On ma prawie 200 miejsc parkingowych. Na piętrze ma 1500 metrów. Jest u góry 6 poziomów i pod spodem 2 poziomy.



ACG – Część zachodnia Etapowanie (I-II etap)

new business destination



new business destination

Alpha Bravo Charlie Delta Echo Foxtrot Golf Hotel

ETAP I Alpha

O PROJEKCIE

Całkowita powierzchnia najmu: 8 500 m²
Miejsca parkingowe: 197
Powierzchnia typowego piętra: 1 470 m²
Piętra naziemne/podziemne: 6/2



Na dzień dzisiejszy 90% tego budynku jest wynajęte przez te firmy, które państwo widzicie.



To są firmy home&you to chyba każdy z nas zna, SOLIDIGM to jest właśnie firma Koreańska, która od Intelu kupiła pewną część jego biznesu i tutaj pracuje. W normalnych warunkach rynkowych to podejmowałbym już decyzje o budowie drugiego budynku biurowego Bravo, natomiast ta sytuacja na tym rynku jest bardzo trudna, w związku z tym dopiero jak tu skomercjalizujemy 100%, pójdziemy w kolejny budynek. Będziemy to robili bardzo ostrożnie. Tak teoretycznie mógłby wyglądać ten projekt, ale czy on będzie tak wyglądał za 30, za 50 lat to ja tego nie powiem. Wiem na pewno, tak jak patrzę na to otoczenie, które tutaj się pojawia, że ta dzielnica Gdańska ona ulegnie zmianie. Ona już nie będzie taka jak ja zaczynałem pracę tu 30 lat temu to pamiętam naprzeciwno terminala, który był w 1997 roku otwierany to tam siedział dziadek z kanką mleka, krowy się pasły i wtedy mieliśmy taki problem, że goście zagraniczni lądują u nas, wychodzą z pięknego terminala i tego dziadka widzą. Dzisiaj to moglibyśmy uznać, że to jest atrakcja turystyczna, więc to jest fajnie, ale wtedy to myśmy byli przerażeni. Jak obserwujemy też sonie, mówię o tej części najpierw tej dzielnicy, ulicy Słowackiego powstają inne hotele, które już są budynkami wielopiętrowymi. Powstają siedziby firm takich jak SKAT, Intel się rozwija. Chcę powiedzieć, że pewnie już nie za mojego życia, ale gdzieś może za 30-40 lat to ta dzielnica... jeszcze pamiętajmy o jednym, o PKM-ce, ta PKM-ka w mojej ocenie to jest coś takiego jak ja w dzieciństwie miałem SKM-kę. Jak byłem mały to SKM-ka się nawet nie zatrzymywała na Żabiance, bo Żabianki nie było wtedy. Dzisiaj to jest nie do pomyślenia, ale myślę, że ta kolej ona stanowi taką oś i tak jak SKM-ka zbudowała nasze Trójmiasto to PKM-ka zbuduje również wzdłuż torów kolejowych nie wiem co, ale na pewno

zagospodarowanie przestrzenne w większej skali niż jest dzisiaj, więc to kiedyś w przyszłości na pewno zadziała. Dzisiaj podjęliśmy decyzję, że na miejscu tych trzech ostatnich budynków biurowych, czyli tej ostatniej części budujemy parking z farmą fotowoltaiczną. Ta farma fotowoltaiczna będzie prawie 14% zaspokajała nasze potrzeby związane z energią elektryczną, także my idziemy w tą zieloną stronę mocy. Mamy kierunek wyznaczony. Natomiast staramy się to robić rozsądnie. Staramy się to robić też tak, żeby nie na wariata, nie będziemy sprzedawać energii, wszystko będziemy zaspokajali własne wyłącznie potrzeby. Natomiast w związku z tym, że zobaczyliśmy, że ten projekt biurowy będzie szedł o wiele wolniej to od razu zmieniamy i część tego terenu przeznaczamy tak żeście państwo rozmawiali też z GARG-iem właśnie na te 15 lat, bo wiem, że przez 15 lat na pewno nie zainwestujemy na tych terenach. W związku z tym z kolei ta fotowoltaika inaczej się zepnie jak jeszcze pod tym zrobimy parking, bo to wtedy jeszcze tylko pomaga tego typu biznesom i staramy się to łączyć, dlatego też jakbyście się mnie dzisiaj państwo zapytali czy to za 20, 30, 40 lat tak będzie wyglądać, nie wiem. Trzeba nadążać za tym co się na rynku dzieje i być elastycznym i skręcać jeżeli jest taka potrzeba.



Żółte – procedowane, Szare - obowiązujące

Padło pytanie też o plany zagospodarowania przestrzennego, bo to był nasz problem, ale powiedziałbym, że to jest w związku z tym, że myśmy ten proces inwestycyjny realizowali jeszcze w tych czasach pandemicznych i zrealizowaliśmy go, a przez kolejne lata po wielkim procesie inwestycyjnym jest jak zawsze to mówię lizanie ran i spłacanie tych kredytów, które wzięliśmy, to myśmy nie mieli z tego powodu wielkiego problemu, ale przypomnę, że przez ostatnie 2 lata mieliśmy w Polsce przepisy, które niestety nie

Rysunek 219 Plan Zagospodarowania Lotniska - Faza I (2020-2023)

62



Teraz narzucę obraz docelowy lotniska, który będzie już tam za ileś lat. Teraz widać ten obraz docelowy. Już dalej nie pójdziemy, czyli rozbudowa infrastruktury terminalowej o ten pomarańczowy obiekt, ewentualnie jeszcze ten pomarańczowy można pirsem przedłużyć dalej. Ten pomarańczowy obiekt i samoloty stojące przed nim stoją w miejscu już tego starego terminala. Terminal 1 na pewno nie będzie istniał i tak jak państwo widzicie w stronę Banina tu się pojawiły płyty postojowe i to jest jeszcze obszar, który możemy wykorzystać. Stanowisko do odladzania dodatkowe 2 miejsca i to są granice naszych możliwości. Drogi startowej nie trzeba wydłużać. My mamy 2800 metrów długości. Uważam, że przy tych samolotach, które mamy czyli są to samoloty układu C, czyli te, które latają to my nigdy nie będziemy hubem, możemy zaklinać rzeczywistość, ale nie będzie u nas wielkich transatlantyckich samolotów, w związku z tym nie ma sensu wydłużać drogi startowej. Na tej też samolot transatlantycki wystartuje z troszkę mniejszym obciążeniem, ale w ogóle nie idźmy w tą stronę. Skupmy się na tym, żeby być dowozowo-odwozowi do hubów, a dla naszych pasażerów wystarczająco, żeby point to point budować siatkę połączeń. Także staramy się mieścić w granicach naszego lotniska. Jeżeli państwo się spytacie ile my jesteśmy w stanie obsłużyć to ja dzisiaj powiem, że nie wiem, bo ta przepustowość ona jest w taki sposób rozumiana, że zobaczcie państwo mieliśmy w 1997 roku terminal na milion pasażerów, bo on był tak obliczony, a odprawiliśmy 3. W Krakowie dzisiaj mają terminal na 5 mln pasażerów, odprawiają 11. Czyli krótko mówiąc ta przepustowość to jest tak, tracisz komfort obsługi pasażera, pasażer traci komfort w ogóle bycia w fajnym obiekcie i siedzi jeden obok drugiego,

natomiast wtedy przepustowość wzrasta. Ta przepustowość też się rozkłada. To wszystko zależy od tego czy są fale odlotowe, czy nowy przewoźnik o 6 rano będzie chciał odlatywać, czy może będzie chciał przylecieć o 9. Czy może będzie chciał o 12 i wtedy nagle ta przepustowość się zwiększa bez rozbudowy infrastruktury, ale to jest ten układ docelowy. Jak będziemy do niego gdzieś tam dochodzić za te kilkanaście lat to pamiętajcie, że wtedy musicie pomyśleć nad lokalizacją nowego lotniska. Mówię wy, bo ja już nie będę żył, ale to trzeba w taki sposób o tym pamiętać. Dzisiaj moim zdaniem błąd logiczny przy CPK, który jest popełniany, zwróćcie państwo uwagę, ja jestem zwolennikiem CPK, żeby była jasność, zwolennikiem CPK jako rozwiązania kwestii problemu węzła warszawskiego, ale to jest fajny przykład dla radnych miasta, bo jak powstanie CPK lotnisko Chopina musi być zamknięte. Nie ma takiej opcji, żeby ono było otwarte, ono musi być zamknięte jeżeli chcemy, żeby CPK był rentowny, bo jeżeli chcemy, żeby był nierentowny to mogą być wszystkie lotniska otwarte łącznie z Radomiem. Jeżeli chcemy, żeby był rentowny trzeba przenieść Chopina na CPK. Zwróćcie państwo uwagę, że nagle tkanka miejska dostaje tam jest prawie 500-600 ha, a dobrze państwo wiecie ile to są plany zagospodarowania, w ogóle pomysł na to, czy deweloperka, czy może jakieś różnego rodzaju centra, bo tak lotniska są robione jako taka przestrzeń fajna dla mieszkańców, spacerowanie, drzewa, itd., zobaczcie państwo to nawet jeżeli CPK ma powstać za 12 lat to już dzisiaj miasto Warszawa powinno nad tym pracować, już wiedzieć, a my tu mamy, że decydenci nie wiedzą co zrobimy z CPK. Pokazuję w taki sposób w ogóle, że dla was jako radnych, że to tak trzeba myśleć o tej przestrzeni. My w lotnictwie myślimy tak na 15, 20, 30 lat do przodu. I tak samo w tkance miejskiej, jak nagle coś znika to nagle ta tkanka też jak dobrze wiecie te procesy trwają strasznie długo, więc trzeba z takim wyprzedzeniem to robić. To tyle tytułem takiego wstępu. Na pewno odpowiem na wszystkie wasze pytania i na pewno mamy krótką wycieczkę po lotnisku, bo chciałbym pokazać miejsca, których nie dotkniecie jako pasażer. Bardzo chętnie odpowiem na wszystkie pytania.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Tak na gorąco pytania, żeby zamknąć tą część naszego spotkania. CPK to jest generalnie pomysł tylko i wyłącznie na Warszawę, ewentualnie Radom.

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Uważam, że CPK jest rozwiązaniem węzła warszawskiego. Węzeł warszawski ma problem z przepustowością, bo ma zapchany Chopina, ma zapchany Modlin, ma pusty Radom i niewykorzystaną Łódź, ale generalnie na nas nie wpływa. Pasażerowie z naszego regionu będą korzystali z CPK tak jak dzisiaj z Okęcia. Czyli ci, którzy będą chcieli przez CPK polecieć LOT-em to polecą, ale patrząc z naszego punktu widzenia to wszystkie lotniska, które są po obwodzie czyli Wrocław, Katowice, Kraków, Gdańsk, Szczecin to CPK będzie miał zerowy wpływ. Natomiast już na lotniska zlokalizowane bliżej jak Łódź, Bydgoszcz, troszkę Poznań już będzie miał wpływ, bo to jest bliski dystans. Błąd logiczny, który popełniają

często decydecji, cały czas rozwijamy drogi, cały czas rozwijamy kolej, a jak rozwijamy drogi i kolej to się nagle ta dostępność komunikacyjna lotnisk zmienia. Pamiętam jak obawiałem się autostrady A1, bo myślałem, że autostradą A1 nam pasażerowie uciekną do Warszawy. Autostrada na dwa kierunki działa i całe kujawsko-pomorskie, cały Toruń do nas idzie. I super. Ale to działa na wszystkie lotniska w dwie strony. Poprawiająca się sieć dróg, a ona się cały czas poprawia, poprawiająca się sieć kolei, bo przy tym projekcie CPK powstanie bardzo dobra sieć kolejowa, ona będzie wpływała na to, że my będziemy mieli w pewnym momencie za dużą siatkę lotnisk.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Szybka dygresja, tak na poczekaniu, to Radom to jest ten wątek.

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Inne przykłady, Szymany, kolejne lotnisko. W Lublinie doprowadzona kolej do lotniska, która po dwóch latach została zamknięta. My tu mamy wyjątkową sytuację, bo ta nasza PKM-ka jest modelowo zrobiona. Modelowo to znaczy, że PKM-ka służy zaspokajaniu potrzeb regionu i miasta, a lotnisko jest jedną stacją w tej całej sieci. I to jest modelowe. Na Chopina jest stacja czołowa. Nie ma takiego ruchu. W Lublinie zrobiono stację czołową, czyli dochodzi się do lotniska. Po dwóch latach rozebrano tę kolej, a nakłady w kolei to są setki milionów złotych. Krótko mówiąc dzisiaj u nas jak spojrzycie państwo na statystyki PKM-ki najczęściej dojeżdżają nią pracownicy do pracy. Nie pasażerowie. PKM-ka nie służy pasażerom. Ona służy mieszkańcom. Ona służy pracownikom.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Generalnie to jest bardzo przyszłościowy temat, bo myśmy jako Rada Miasta ostatnio podjęli uchwałę współfinansujemy projekt PKM razem z Marszałkiem na Gdańsk Południe i tam te analizy ruchu komunikacyjnego, analizy milionów pasażerów są niezwykle ciekawe, bo to też zmienia zwyczaje komunikacyjne takie wewnątrz. Te analizy jeżeli chodzi o projekt wykonawczy, a także pozyskanie zewnętrznych środków są bardzo optymistyczne, ale realne.

Radny Tomasz Rakowski – członek Komisji

Panie prezesie dziękuję bardzo za bardzo ciekawą prezentację. Mam takie pytanie jakby pan mógł nam trochę przybliżyć jak wygląda strumień przychodów lotniska. Z czego wy żyjecie?

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Przychody dzielą się na lotniskowe i poza lotniskowe. Proporcja jest taka, że dzisiaj 55% mamy przychodów lotniskowych, 45% przychodów poza lotniskowych. Przychody lotniskowe to są trzy rodzaje opłat, bo to są za starty i lądowania, czyli za tonę lądującego samolotu. Im samolot cięższy tym więcej płaci. Druga jest opłata za odprawionego pasażera, czyli akurat tylko odprawiani. Nie wiem dlaczego tak jest, ale tak jest

historycznie. Trzecia opłata to jest opłata, którą żeśmy wprowadzili w zeszłym roku to jest opłata za bezpieczeństwo, czyli w związku z tym, że te wszystkie security sprawy rosną w górę to myśmy wprowadzili te opłaty. To jest 55% naszych przychodów. Na lotniskach największych na świecie ta proporcja jest 50 na 50. Tylko, żeby mieć te przychody poza lotniskowe, o których zaraz powiem to trzeba mieć pasażerów, więc łatwiej jest takiej Atlancie, która ma 100 mln pasażerów robić te przychody poza lotniskowe, bo tam jest masa ludzi, która wydaje pieniądze. Natomiast w przychodach poza lotniskowych najważniejszym i to jest takim 80% tych poza lotniskowych to są sklepy wolnocłowe i restauracje i kawiarnie, które są tutaj na terminalu. Pozostałe 15% to są parkingi i reszta 5% to jest wszystko inne co tutaj jesteśmy w stanie zebrać dookoła. Ale generalnie wolnocłówka, sklepy i parkingi.

Radny Tomasz Rakowski – członek Komisji

Parkingi - oni wam płacą jako firmy zewnętrzne, płacą czynsz.

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

To jest bardziej skomplikowane. To jest rzecz, którą wypracowaliśmy przez 30 lat naszego funkcjonowania.

Radny Tomasz Rakowski – członek Komisji

Są to zewnętrzne podmioty?

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Wszędzie jest outsourcing, natomiast jesteśmy jako jedyni w Polsce, który ma taką masterkoncesję, czyli mamy jednego operatora, która zarządza i sklepami wolnocłowymi i kawiarniami na całym obiekcie, na całym porcie. Tego się inne lotniska boją. Boją się takiego monopolu, boją się tego wszystkiego. Tak samo jak działamy z operatorem parkingowym. Więc to są wypracowane modele współpracy. Wiem, że państwo mieliście tematy parkingowe czyli partnerstwo publiczno-prywatne, które miało być w Gdańsku, ale to są mniej więcej tego typu modele zarządzania, długoletnie modele dzierżawy. Mamy hotel, ale to są różne modele zarządzania, bo to wszystko zależy od klienta. Każdy chce inaczej i to gdzieś w pewnym momencie trzeba zarządzić. Natomiast idea Airport City powstała dlatego, że jak zwrócicie państwo uwagę to przychody lotniskowe i te poza lotniskowe, które wymieniłem one są związane z ruchem lotniczym i jak wybuchła pandemia to nie było ruchu, więc nie było też poza lotniskowych i teraz powstała idea, żebyśmy sobie zbudowali trzecią nogę w ramach dywersyfikacji, czyli, żeby był sobie element chociaż niewielka część biznesu, która będzie funkcjonowała. Idea była taka i jest dalej taka, że jak w końcu zrealizujemy ten projekt nie wiem za ile lat to po 33% będziemy mieli z każdej z tych trzech nóg.

Radny Tomasz Rakowski – członek Komisji

Doprecyzowując ile kosztuje ta tona lądująca i od pasażera?

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Wchodzimy w meandry rynku. Nie chcę mówić o szczegółach, o tych cennikach, bo te opłaty marketingowe, o których wszyscy wiecie to one są takim wehikułem i w mniejszych lotniskach, tych, które nie są rentowne to jest realizowane przez właścicieli, czyli samorządy, płacą miasta, czasami przez organizacje turystyczne, różne modele. My do pani Skarbnik nie przychodzimy. Nie jesteśmy zresztą jak widzicie na żadnej komisji. Jedyne co my potrzebujemy czasami to jest kwestia nieruchomości jakiejś, bo żeśmy porządkowali kilka lat temu sprawy nieruchomościowe, gdzieś tu działka była, gdzieś tu, żeby to uporządkować, ale staramy się samodzielnie gospodarować tym.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Na część pytań, które miałem, odpowiedzi już padły w trakcie prezentacji czy przed chwilą. Takie trzy pytania. Mówiliśmy jeżeli chodzi o liczbę pasażerów, posiłkuję się liczbami, przyznam, że jest dla mnie takim dobrym zaskoczeniem to, że Gdańsk jest na tym trzecim miejscu i to z tą mocną pozycją, a jednocześnie jakby tak szukać przyczyn, oczywiście nie chodzi mi o jakiś elaborat, ale w żołnierskich słowach czemu tak kiepsko sobie radzą ludniejszy Wrocław i porównywalny Poznań? Czy to jest kwestia taka, że my ściągamy tych pasażerów właśnie z kujawsko-pomorskiego, z Warmii i Mazur, itd.?

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Zapomnijmy, że porównujemy się z Krakowem. Kraków to jest zupełnie inny świat i nie mówię tylko o liczbie mieszkańców, ale od tego trzeba zacząć. Pamiętajmy, że w obszarze ciężenia lotniska, obszar ciężenia lotniska to jest 100 km taki cyrkiel wokół każdego lotniska, my mamy 2,5 mln mieszkańców w tym cyrkuł naszym 100 km. To jest najgorszy wynik w Polsce oprócz Szczecina, bo my mamy morze u góry. Przez to mamy olbrzymi problem w rozmowach z przewoźnikami. Więc obszar ciężenia. Kraków, Katowice oni mają ok 7 mln. My mamy 2,5 mln. Natomiast uważam, że naszym sukcesem jest mimo wszystko to, i powodem tego, że nie ma tu konkurencji, bo Kraków dzieli się z Katowicami na pół. Ten Wrocław, ta cała linia południowa ona ma z jednej strony konkurencję. Dwa, że właśnie ściągamy skutecznie pasażerów z kujawsko-pomorskiego i z warmińsko-mazurskiego. Warmińsko-mazurskie tam jest mniej osób. Niestety tam są drogi jeszcze nie takie jakbyśmy chcieli, ale za chwilę S6, która nam się połączy na Szczecin to wejdziemy troszeczkę w zachodnio-pomorskie. Mamy dworzec autobusowy, który tutaj jest przed terminalem, tam takie małe busiki ze Słupska, z wszystkich regionów dookoła, z Koszalina nawet przyjeżdżają. Uważam, że potrzebujemy tych pasażerów, żeby przewoźnicy się rozwijali. Więc generalnie dwie rzeczy, ściągamy pasażerów z całego regionu i też uważam, tak jak pan radny, że my się powinniśmy porównywać właśnie z Poznaniem i z

Wrocławiem. Uważam, że to są takie porównywalne porty lotnicze i miasta. Takie tkanki miejskie. Natomiast Poznań na pewno przez wiele lat tracił ze względu na bliskość Berlina. Poznaniacy byli przyzwyczajeni do tego, mieli blisko też autostradę. Było ok 2 godzin jazdy i wszyscy tam odlatywali. Popatrzcie jak to się zmienia w czasie, bo dzisiaj już jesteśmy wygodni, wszyscy i już zaczyna Poznań bardzo dynamicznie rosnać, czyli zaczyna odrabiać te straty, które gdzieś tam miał. Mówię o takim rocznym ruchu to my mamy ok 15% wzrostu, a oni rosną o 30%. Cieszę się. Wydaje mi się, że jesteśmy taką porównywalną jednostką z Wrocławiem i z Poznaniem.

Radny Andrzej Skiba – członek Komisji

Nawiązując do tego to drugie pytanie. Chodzi o dawną konkurencję z Gdyni. Do jakiego stopnia w pana ocenie, pytam z ciekawości, bo nie mam związku z Gdynią, do jakiego stopnia te pomysły na port lotniczy w Gdyni była to kwestia w pana ocenie, osób z branży decyzją czysto polityczną, a na ile faktycznie było miejsce na dwa porty lotnicze na tak bliskim terenie. Pytam o to dlaczego? Mi się taka jedna sytuacja skojarzyła to może istotne z punktu widzenia roku 2018 na początku, wracałem samolotem z Brukseli i miałem wylądować w Warszawie, a wylądowaliśmy z racji pogody w Łodzi. Przyznam, że w życiu nie widziałem tak opuszczonego portu lotniczego. Tam przylatuję, a tam pustki. Byłem jedynym, który wziął potem autobus miejski i pojechał do Łodzi właściwej na skądinąd inny pusty dworzec kolejowy. To mnie bardzo zdziwiło, czy był sens budowania lotniska w Łodzi i tym samym czy ta Gdynia w ogóle miała w pana odczuciu sens, wiem, że z punktu widzenia konkurencji dla Gdańska to lepiej, żeby tam nie było. Jak pan to ocenia?

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Nie patrzmy w taki sposób, bo np. osobiście na CPK patrzę jako na moje pieniądze. Jestem podatnikiem i to są moje pieniądze i ja bym chciał, żeby to było efektywne super wszędzie zrobione, bo jestem też ekonomistą i chciałbym, żeby te moje pieniądze nie były trwonione. Tak samo patrzę na Gdynię. W związku z tym jeżeli podejmiemy rachunek ekonomiczny, a uważam, że tak powinniśmy podejść to lotnisko w Gdyni nie miało i nie ma dzisiaj najmniejszego sensu. Z tytułu dodatkowego lotniska, bez względu na to, czy ono będzie w Gdyni, czy ono będzie w Słupsku nie przyleci do naszego regionu ani jeden samolot więcej, a koszty będą wygenerowane większe. To ja bym porównał do domu. Mamy 4-osobową rodzinę, 2 dorosłych i 2 dzieci, możemy mieszkać w jednym domu, ale możemy w dwóch. Ten jeden dom jest dla ciebie wystarczający, ale chciano zbudować dwa. Komisja Europejska właśnie dlatego m. in. tak racjonalnie na to spojrzała i ten projekt tak naprawdę można powiedzieć zatrzymała. Moja autorska analiza wtedy, to były lata 2004, gdzie tanie linie lotnicze zaczęły się rozwijać, a wojsko myślało o likwidacji lotniska Babie Doły. Wtedy został podpisany list intencyjny. Tam każdy, który podpisywał ten list myślał o czym innym. Natomiast zadałem wtedy w tamtych czasach pytanie moim właścicielom, bo myśmy rozeznawali też kwestie zarządzania tym lotniskiem w Gdyni i zadałem proste pytanie, czy to ma być rachunek ekonomiczny czy użyteczność publiczna?

Czyli mamy dwa lotniska i ponosimy koszty. Właściciele wtedy powiedzieli wszyscy, rachunek ekonomiczny. Jak rachunek ekonomiczny to trzeba było to zamknąć na klucz. Dzisiaj odpalenie lotniska w Gdyni, bo żebyście też państwo wiedzieli, tydzień temu byłem w Kossakowie i wójt Gminy Kossakowo chce uruchamiać te lotnisko w mniejszej kategorii, dla ruchu małych samolotów. Ona będzie musiała, moim zdaniem, żeby lotnisko takie mniejsze funkcjonowało ok 7-8 mln zł rocznie ponosić kosztów. Czyli to jest każdego roku dopłacanie ok 6 mln zł. To się nie zepnie ekonomicznie. Natomiast patrząc z punktu widzenia mieszkańców to wtedy nie było przepisów o strefie ograniczonego użytkowania. Teraz w Kossakowie bloki powstają, są mieszkańcy to znowu musi ten każdy zarządzający z tyłu głowy mieć, muszą mieszkańcom jeszcze płacić odszkodowania, więc to będzie jeszcze wyższy koszt.

Pan Piotr Karpiński – Rada Dzielnicy Matarnia

Panie prezesie dobrze funkcjonuje lotnisko i dużo pieniędzy zostaje. Chcielibyśmy się więcej dowiedzieć na temat tych rekompensat.

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Tych programów rewitalizacyjnych.

Pan Piotr Karpiński – Rada Dzielnicy Matarnia

Może umówimy się osobno na spotkanie.

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Może osobno, bo musimy się też umówić z naszymi specjalistami, którzy się tym zajmują to pokażą który obszar jest teraz zagospodarowywany i w jakiej skali, który będzie następny i które później. To wynika z monitoringu hałasu i mamy tu mnóstwo osób w to zaangażowanych, bo to są akustycy, to są ludzie od ochrony środowiska itd.

Pan Piotr Karpiński – Rada Dzielnicy Matarnia

Na podejściu do lądowania mamy szkołę, która ucieszyłaby się z każdego programu rewitalizacji. Umówimy się osobno.

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Jesteśmy tu bliżej, w Rębiechowie.

Pan Piotr Karpiński – Rada Dzielnicy Matarnia

Na pewno ta strona od Rębiechowa, od Banina ona jest bardziej narażona, bo wiatry mamy zachodnie, więc większość podejść jest z tamtej strony.

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Musimy się z tymi specjalistami umówić to oni dokładnie pokażą dlaczego akurat ten obszar idzie jako pierwszy, a ten drugi, itd.

Pan Piotr Karpiński – Rada Dzielnicy Matarnia

Super. Dziękuję bardzo.

Radny Wojciech Błaszkowski – Wiceprzewodniczący Komisji

Nowe połączenia, wiem, żeby tworzyć nowe połączenie to musi być popyt i ktoś musi to realizować, ale czy coś się szykuje?

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Bardzo mocno pracujemy nad Półwyspem Arabskim. Półwysep Arabski jak widzicie państwo w Krakowie olbrzymi sukces. W Warszawie, nie porównujemy tych rynków, bo zupełnie co innego stolica Polski, a Warszawa ze swoim rynkiem i ten Kraków ze swoim rynkiem. Myślę, że dopniemy ten Półwysep Arabski. To są trudne rozmowy, negocjacje. Jeszcze wrócę do lotniska w Gdyni. Chodzi mi o to, że jeżeli by było lotnisko obok to wcale by nie było tak, że ono nam zapewnia backup na to, że każde lądowanie, które się w Gdańsku nie odbędzie to jest z Gdyni, a my tych pasażerów szybko przewieziemy do Gdyni. Absolutnie. Tak by nie było.

Radny Wojciech Błaszkowski – Wiceprzewodniczący Komisji

Czy ta obsługa bagażu to są pracownicy linii lotniczej?

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Nie. Tak jak mówiłem mamy tutaj ponad 50 firm i oni się nazywają agenci handlingowi, czyli oni działają na rzecz linii lotniczej, linia lotnicza im daje dyspozycje, ale to jest osobna firma. Oni zawsze mają procedury od linii.

Radny Wojciech Błaszkowski – Wiceprzewodniczący Komisji

Wskaźnik zaginięć bagażu nie jest zbyt wysoki. Czyli jest chyba dobrze. W Madrycie dwa razy mi zagubili bagaż.

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Na dużych lotniskach jest inaczej. Jest też inna skala kradzieży. Jak ten bagaż leci przez kilka portów lotniczych to nie wiadomo, w którym kradzież nastąpiła, więc przewoźnik bierze to w swoje koszty.

Radny Michał Hajduk – członek Komisji

Wspomniał pan prezes o tym, że z chęcią by nasz port ewentualnie mógł pełnić rolę takiego portu jaki pełni teraz Rzeszów – Jasionka.

Pan Tomasz Kloskowski – Prezes Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.

Ale to w przypadku konfliktu wojennego. Nawet taka trudna sytuacja, wojenna, ciężka, ale z punktu widzenia mikroekonomicznego firmy to może nierentowny port lotniczy postawić na nogi.

Radny Jan Perucki – Przewodniczący Komisji

Dziękujemy panu prezesowi.

Następnie Przewodniczący zamknął posiedzenie Komisji. Komisja udała się na zwiedzanie terenu lotniska.

Koniec - godz. 19:00

**Przewodniczący
Komisji Strategii, Budżetu
i Nadzoru Właścicielskiego RMG**

/-/ Jan Perucki

Protokół sporządziła:
Joanna Świeczkowska