

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 220)

z dnia 24 marca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 220)

24 marca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Balicach pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat funkcjonowania i planów rozbudowy Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice oraz układu komunikacyjnego wokół lotniska.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Lasek** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury,

Julian Rotter prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Maciej Ostrowski** dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie wraz ze współpracownikami, **Łukasz Chaberski** prezes zarządu Polskich Portów Lotniczych SA, **Łukasz Strutyński** prezes zarządu Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice wraz ze współpracownikami, **Stanisław Mazur** I zastępca prezydenta miasta Krakowa, **Katarzyna Węgrzyn-Madeja** dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, **Antoni Rumian** zastępca wójta gminy Zabierzów, **Piotr Bistron** radny gminy Zabierzów, **Łukasz Pęczkowski** radca prawny oraz **Monika Jadwiga Piątkowska** senatorka.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Centrum)**:

Szanowni państwo, otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w Krakowie.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Macieja Laska, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Dzień dobry, panie ministrze, witam bardzo serdecznie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Maciej Lasek**:

Dzień dobry.

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Centrum)**:

Dzień dobry. Witam pana Juliana Rottera, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, chyba też w formule zdalnej. Witam, panie prezesie. Bardzo serdecznie witam naszych gospodarzy: pana Łukasza Strutyńskiego, prezesa zarządu Portu Lotniczego Kraków-Balice, i pana Janusza Kardasińskiego, członka zarządu Portu Lotniczego Kraków-Balice. Witam bardzo serdecznie. Szanowni państwo, niezwykle serdecznie witam pana Macieja Ostrowskiego, dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie – witam serdecznie, panie dyrektorze – oraz pana Roberta Jakubiaka, zastępcę dyrektora ds. inwestycji w Oddziale GDDKiA w Krakowie. Bardzo serdecznie witam pana Grzegorza Małodobrego, radnego Sejmiku Województwa Małopolskiego. Bardzo serdecznie witam również panią Katarzynę Węgrzyn-Madeję, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie. Witam pana Stanisława Mazura, I zastępcę prezydenta Krakowa – witam bardzo serdecznie, panie prezydencie – oraz pana Antoniego Rumiana, zastępcę wójta gminy Zabierzów. Również witam bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, na początku chciałbym bardzo serdecznie podziękować panu prezesowi Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice za przyjęcie Komisji i możliwość zorganizowania wyjazdowego posiedzenia. Jesteśmy już po niezwykle interesującej części praktycznej związanej z funkcjonowaniem lotniska. Bardzo dziękuję panu prezesowi oraz współpracownikom za niezwykle szerokie i bardzo konkretne zaprezentowanie tego, jak działa lotnisko, jakie są dzisiaj możliwości funkcjonowania i jakie są plany związane z rozwojem poszczególnych elementów, a także z bieżącą pracą nad utrzymaniem lotniska. To lotnisko bardzo ważne z punktu widzenia aglomeracji małopolskiej, ale także południowej Polski, więc dobrze

mieć świadomość tego, że to wszystko jest dobrze zorganizowane i zapewnia najwyższy poziom bezpieczeństwa dla osób podróżujących. Już teraz bardzo serdecznie dziękuję za tę możliwość.

Szanowni państwo, przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat funkcjonowania i planów rozbudowy Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice oraz układu komunikacyjnego wokół lotniska. Informację przedstawia minister infrastruktury, prezes zarządu Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice oraz marszałek województwa małopolskiego. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę uwag, wobec tego przystępujemy do realizacji.

Bardzo proszę pana ministra Macieja Laska o zabranie głosu. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie i panowie prezesi, szanowni goście, bardzo dziękuję za to, że mogę wziąć udział w tym posiedzeniu Komisji, niestety zdalnie, ale takie są moje uwarunkowania. Rzeczywiście, spotykamy się dzisiaj na lotnisku, które jest perłą w koronie, jeżeli chodzi o lotniska regionalne. To lotnisko o największej liczbie odprawionych pasażerów, jeżeli chodzi o lotniska regionalne. To niekwestionowany lider. To lotnisko, które ma świetne wyniki, ale stoi też przed ważnymi wyzwaniami.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, nakreśliłbym najpierw szersze tło, a potem szczegóły z punktu widzenia Ministerstwa Infrastruktury, to jakie mamy, wobec tego lotniska plany, jakie są ważne elementy tego lotniska.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Szanowni państwo, warto podkreślić, że dzisiaj spotykamy się w dość szczególnej i historycznej dla polskiej infrastruktury lotniczej chwili. Przez ostatnie 20 lat Polska była gigantycznym placem budowy dróg. Nadganiaлиśmy dziesięciolecia opóźnień, inwestowaliśmy setki miliardów złotych w sieć autostrad i dróg ekspresowych. Ten plac budowy, ten wielki drogowy projekt dzisiaj powoli dobiega do końca. Można powiedzieć, że jeżeli chodzi o drogi, osiągnęliśmy dojrzałość, ale nowoczesne, ambitne państwo, które aspiruje do roli lidera gospodarczego w Europie Środkowo-Wschodniej, nie może się na tym zatrzymać. Czas ogłosić nowe otwarcie. Wchodzimy w epokę wielkich inwestycji zarówno w kolej, jak i w lotnictwo.

Lotnictwo, jak wiemy, już dawno przestało być luksusem zarezerwowanym dla wąskiej elity. Dzisiaj to jest krwioobieg nowoczesnej gospodarki, fundament odporności. Nigdzie tak mocno jak w Krakowie nie jest widoczne to, że lotnisko jest magnesem przyciągającym zarówno inwestorów zagranicznych, jak i turystów. Jak wyglądają twarde dane? W minionym roku, w 2025 r., podczas gdy europejskie lotnictwo odnotowywało umiarkowany wzrost na poziomie 4,4%, Polskie Porty Lotnicze urosły aż o 14,4%. To są te 66 mln pasażerów, o których mówiliśmy chyba tydzień czy dwa tygodnie temu, przedstawiając wyniki za rok ubiegły. To jednak nie tylko 66 mln pasażerów. Z raportu, który został przygotowany na zamówienie Polskich Portów Lotniczych, to jest pół miliona miejsc pracy. Pół miliona miejsc pracy w Polsce bezpośrednio zależy od transportu lotniczego. Branża ta wygenerowała dla naszej gospodarki niemal 58 mld zł wartości dodanej brutto.

W tym kontekście patrząc na to, w którym miejscu jesteśmy, musimy spojrzeć na Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice. Tak jak powiedziałem na początku, lotnisko w Krakowie to rzeczywiście perła w koronie polskich portów regionalnych. To nie tylko lotnisko, ale – patrząc po liczbie pasażerów, patrząc po liczbie turystów, którzy przyjeżdżają do Krakowa, których możemy spotkać w całym regionie – gospodarcza brama dla całego południa Polski, dla Małopolski, Śląska, Podkarpacia, a myślę, że nawet dla mieszkańców przygranicznych terenów Słowacji i Czech.

Wyniki, które port osiągnął w ubiegłych latach – myślę, że pan prezes przedstawi to bardziej szczegółowo – wprawiają w zdumienie, gdy patrzymy na ten wzrost, i budzą nasz najwyższy szacunek dla pracy zarówno zarządu, jak i wszystkich pracowników. Zeszły rok był absolutnie rekordowy: 13 248 tys. obsługanych pasażerów. Szanowni państwo, to jest 20-procentowy skok w stosunku do 2024 r. Analizując ostatnie dane, które wpływają z tego lotniska, widzimy, że dynamika wzrostu wcale nie zwalnia. Styczeń br. to kolejny wzrost o 16% rok do roku. To są liczby, z których powinniśmy być naprawdę dumni. Myślę, że bariera 15 mln pasażerów w bardzo

krótkim czasie, w ciągu roku zostanie przekroczona. To à propos dobrych rzeczy: świetne, szybko rozwijające się lotnisko, które lubią linie lotnicze, które ma olbrzymią liczbę pasażerów.

Jest to jednak lotnisko, przed którym stoją również olbrzymie wyzwania. Sukces, o którym mówimy, niesie naprawdę duże ryzyko, że jeżeli nic nie będziemy robili albo nie będziemy wyprzedzająco pracowali nad nowymi inwestycjami, to staniemy się ofiarą własnego triumfu na tym lotnisku. Infrastruktura naszego lotniska w Krakowie znalazła się dziś – tak uważam – pod taką presją, jakiej nigdy nie notowano w historii. Terminal pasażerski, płyty postojowe, układ drogowy, a przede wszystkim droga startowa, wszystkie te elementy dzisiaj pękają w szwach. One osiągnęły już krytyczne możliwości wykorzystania. Z materiałów, które przygotowały dla nas Polskie Porty Lotnicze – które, jak państwo wiecie, jeżeli chodzi o udział, mają większościowy udział: 76% udziałów – wyłania się obraz sytuacji wymagającej natychmiastowych systemowych decyzji.

Nie jest już tak, że rozwój lotniska jest wariantem optymistycznym, że jest opcją. Nie, rozwój lotniska w Krakowie jest dramatyczną koniecznością i kwestią strategicznego bezpieczeństwa państwa. Oczywiście musimy pamiętać o tym, że jest to lotnisko współużytkowane przez lotnictwo Sił Powietrznych Polski, również we współpracy z NATO. Nie możemy dzisiaj dopuścić do tego, żeby rozwój tego lotniska był w jakikolwiek sposób opóźniany albo ograniczany. Dzisiaj najważniejszym i fundamentalnym punktem wydaje się kwestia budowy nowej drogi startowej. Myślę, że wszyscy jesteśmy świadomi – zwłaszcza ci, którym los lotniska w Krakowie jest bardzo bliski – że obecna infrastruktura drogi startowej jest przestarzała, wyeksploatowana i nie odpowiada standardom lotniska, które ma obsługiwać co najmniej 15 mln pasażerów. Te 15 mln pasażerów, to jest niemal 90 tys. operacji rocznie.

Decyzja o budowie drogi startowej została podjęta lata temu i tu mieliśmy pierwszy mur. Chyba w 2016 r. uruchomione zostało postępowanie środowiskowe i dopiero 10 lat później, czyli, o ile dobrze pamiętam, miesiąc temu, wydana została decyzja środowiskowa dla nowej drogi startowej. 10 lat to jest naprawdę dużo. Zobaczcie państwo, w międzyczasie była pandemia, rewolucja w lotnictwie, odbudowa po pandemii, a tutaj przez 10 lat nie można było uzyskać decyzji środowiskowej. Cieszę się, że już jest, ale nie jest tak, że możemy odtrąbić sukces.

Musimy sobie dość wyraźnie powiedzieć, że infrastruktura, która jest dzisiaj eksploatowana, stara droga startowa w każdej chwili może zostać wyłączona z eksploatacji. Zarówno władza lotniska, jak i pomoc Urzędu Lotnictwa Cywilnego, żebyśmy cały czas mogli tę drogę startową utrzymywać zgodnie ze standardami niezbędnymi dla bezpiecznych operacji lotniczych, jest olbrzymia, ale może się okazać, że nie można tego robić bez końca. Dlatego w tej chwili spieszmy się z tym, żeby można było jak najszybciej rozpocząć budowę nowej drogi startowej, żeby istniejąca – bez wyłączenia jej z ruchu, choćby czasowego – mogła jeszcze przenieść nasz rosnący ruch, który jest w tej chwili, i żeby przeniesienie na nową drogę startową nastąpiło bezkolizyjnie. Wcale nie jest jednak pewne, że tak może być.

Mamy również scenariusz awaryjny, czyli gruntowny remont, bo to może być niezbędne. Mimo że staramy się, mimo że port lotniczy stara się, żeby stara droga startowa mogła być jak najdłużej wykorzystana, może okazać się, że wariant awaryjny, czyli remont obecnej drogi startowej, będzie konieczny. Co to będzie ze sobą niosło? Zamknięcie lotniska na wiele miesięcy. Zamknięcie lotniska na wiele miesięcy to jest generalnie dramat, nie tylko dla samego lotniska, ale i dla wszystkich biznesów, które są z tym powiązane. Przecież ten ruch zostanie przejęty przez inne lotniska. Wszystko byłoby jeszcze w miarę w porządku, gdyby czasowo został choćby przejęty przez Katowice, a może przez Rzeszów, może jeszcze zostać przejęty przez Ostrawę, ale nie wiadomo, czy część połączeń lotniczych później by wróciła.

Dzisiaj wspólnie z zarządem lotniska w Balicach – patrzę też na przewodniczącego rady nadzorczej w Krakowie-Balicach, pana prezesa Łukasza Chaberskiego – musimy zrobić wszystko, żeby ten wariant awaryjny się nie spełnił, żebyśmy mogli jak najszybciej uruchomić postępowanie na budowę nowej drogi startowej i żebyśmy dotrwali ze starą drogą startową do oddania nowej drogi startowej.

Budowa nowej drogi startowej to, proszę państwa, nie wszystko. Żeby przejąć nadchodzący ruch czy zwiększenie ruchu lotniczego, musimy gruntownie zmodernizować i rozbudować terminal pasażerski. Pierwszy etap budowy, który ma dostosować port do obsługi 16 mln pasażerów, dzieje się chyba w tej chwili, to prawda, natomiast 16 mln pasażerów to jest tak naprawdę początek, bo jak zostanie oddany, to już będziemy mieli ten terminal pod korek, jeżeli zakładamy, że terminal po rozbudowie będzie mógł obsługiwać 16 mln pasażerów, a już mamy na horyzoncie

15 mln pasażerów, w związku z czym ten margines będzie zdecydowanie za mały i już musimy patrzeć nieco dalej na zwiększenie przepustowości.

Jakie to działania? To nie tylko działania budowlane, ale to to, co w Krakowie chyba zostało już zrobione: nowoczesne skanery 3D zwiększające przepustowość choćby kontroli bezpieczeństwa. To już się dzieje. Patrząc na wiele elementów, które mogłyby tu mieć duży wpływ, uważam, że jedną z najważniejszych rzeczy jest jeszcze zapewnienie właściwego dojazdu do lotniska. Dzisiaj zajmujemy się również budową nowego lotniska w Baranowie, ale sztuką nie jest zbudować takie lotnisko w samym środku niczego, ale sztuką jest dowieźć do niego pasażerów. W Krakowie konieczna jest przebudowa zarówno zewnętrznego, jak i wewnętrznego układu drogowego, w tym węzłów na autostradzie A4 we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, rozbudowa stacji kolejowej, integracja z systemem transportu zbiorowego całej aglomeracji krakowskiej. Myślę, że nikogo nie trzeba przekonywać, że są to filary, na których powinien być oparty zrównoważony i przyjazny dla otoczenia rozwój lotniska na Babicach.

Wspomniałem dzisiaj o długim czasie przygotowania czy wydania decyzji środowiskowej. Myślę, że wszyscy wiemy, że w tego typu inwestycjach mamy znacznie więcej barier. To są oczywiście długotrwałe procesy odwoławcze przed Krajową Izbą Odwoławczą, coś, co – jak dzisiaj już wiemy – paraliżuje rozstrzygnięcia przetargów. To jednak musimy w jakiś sposób zoptymalizować jako państwo.

Ważne jest, żeby padło dzisiaj jedno zapewnienie. Budowa nowego lotniska w Baranowie nie stoi w sprzeczności z rozwojem portów regionalnych, w tym takiego portu jak choćby Kraków-Balice. Dzisiaj patrzymy na to jak na naczynia połączone, jak na kompletny system, jak na jeden hub centralny, który jednak nie będzie dobrze działał bez świetnie działających lotnisk regionalnych, gdzie większość tego ruchu jest ruchem *point to point*. Dlatego jako rząd będziemy cały czas wspierać rozwój lotnisk regionalnych, zwłaszcza patrząc na ich świetne wyniki, jak w Krakowie, Gdańsku, Katowicach, Wrocławiu, czy jak w Rzeszowie, który spełnia jeszcze dodatkową rolę w naszym systemie. W związku z tym mogę Wysoką Komisję zapewnić, że nie zmienimy swojego podejścia do tego i będziemy wspierać budowę nowego lotniska, które zastąpi lotnisko w Warszawie, jak i będziemy wspierać lotniska regionalne, bo dzisiaj odpowiadają one za niemal 65% całego ruchu lotniczego. Wszystkie analizy – również prognozy długoterminowe – wskazują, że trend, jeżeli chodzi o podział ruchu pasażerskiego między lotnisko centralne a lotniska regionalne, utrzyma się, a wydaje się, że dzisiaj lotnisko w Krakowie jest absolutnie niezagrożone z żadnej strony, oczywiście oprócz zagrożeń infrastrukturalnych, które mamy. Oprócz tych ryzyk, jest niekwestionowanym liderem i innym lotniskom praktycznie trudno będzie dogonić ten wynik, który osiągnęło lotnisko w Krakowie.

Cóż mogę tutaj dodać? Bardzo wierzę w to, że wspólnie zarówno z władzami lotniska w Krakowie, jak i z Polskimi Portami Lotniczymi i ze wszystkimi podmiotami, które są w to zaangażowane, doprowadzimy do tego, liczę, że ponad podziałami, bo przecież rozwój infrastruktury lotniczej nie powinien być uzależniony od jakiegokolwiek koncepcji politycznej. Liczę, że doprowadzimy do tego, że to lotnisko w Krakowie będzie dalej rozwijało się tak, jak się rozwija. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Oczywiście też sobie tego życzymy. Stąd dzisiaj posiedzenie Komisji właśnie tutaj, w Krakowie. Przy okazji witam pana Łukasza Chaberskiego, prezesa Polskich Portów Lotniczych, którego wypatrzyliśmy obok pana ministra, a który nie był anon-sowany na nasze posiedzenie. Witamy bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, teraz poproszę przedstawicieli i pana prezesa zarządu Portu Lotniczego Kraków-Balice o przedstawienie informacji związanej z planami inwestycyjnymi spółki w zakresie lotniska. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice Łukasz Strutyński:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, panowie ministrowie, panowie prezesi, wszyscy nasi panie i panowie posłowie, szanowny panie prezydencie, panie wójcie, nasi szanowni goście, pozwólcie, że rozpoczniemy od bardzo krótkiego materiału filmowego, bo – mam nadzieję, że nasi goście się o tym przekonali – obraz zawsze wart jest więcej niż tysiące słów. Takie dwie minutki z Kraków Airport.

[Prezentacja filmu]

Prezes zarządu MPL im. Jana Pawła II Kraków-Balice Łukasz Strutyński:

Pan minister bardzo kompleksowo, bardzo szczegółowo powiedział o tych najważniejszych sprawach lotniczych... (*niestyszalne*) w swoich wystąpieniach. Z tych najważniejszych, bo wiele już wybrzmiało, i jest to ważny wątek, który... (*niestyszalne*) zrobiony, bo to jest to, co naprawdę ważne dla Krakowa.

Szanowni państwo, zaczniemy od podziękowań, bo mamy na sali przedstawicieli właściwie wszystkich właścicieli, ale najważniejszy jest pasażer, dlatego dziękujemy za świetne wyniki w zakresie tego lotniska. Dziękujemy załodze, naszej..., bo to jest ich ogromna zasługa. Dziękujemy właścicielom. Bardzo dziękuję... (*niestyszalne*)... na ręce prezesa Łukasza, który jest szefem naszej rady nadzorczej, za bardzo rozsądną politykę dywidendową i za wystawienie ważnych środków dla naszego rozwoju w Krakowie, ale też za bieżącą, codzienną rozmowę o tym, co ważne dla naszego lotniska, za wiele dyskusji na radzie i za pełną gotowość do tego, żeby to wszystko się zmieniało. (*niestyszalne*)... państwo pytali o stan zatrudnienia... (*niestyszalne*), ale z poprzedniego roku to wzrost praktycznie o 10%, a w kolejnym roku również planujemy 10-procentowy wzrost zatrudnienia. To duża zmiana, jeżeli chodzi o naszą firmę. Dziękujemy, że rada nadzorcza jest gotowa, żeby te zmiany wspierać. Bardzo mocno inwestujemy też w sprzęt. Zakupy inwestycyjne w tym roku to kwota ponad 140 mln zł. Nie mówimy o inwestycjach, mówimy o zakupie sprzętu i zakupie innych środków trwałych. Bardzo za to zrozumienie dziękuję.

Dziękuję też województwu małopolskiemu. Nie wiem, czy na sali jest przedstawiciel, ale bardzo dziękuję za gotowość do wspierania naszych zamierzeń, do promocji Małopolski, również do przełożenia drogi wojewódzkiej nr 774. To bardzo ważny element rozwoju lotniska. Wiem, że pan marszałek myśli o tym projekcie i jest on na agendzie.

Bardzo dziękuję miastu Kraków za permanentne wsparcie rozwoju lotniska. Bez zaangażowania Krakowa niemożliwa byłaby chociażby lokalizacja bazy Ryanaira obok naszego lotniska. Bez codziennych rozmów na temat układu drogowego, procesów inwestycyjnych i promocji miasta byłoby nam bardzo trudno. Dziękuję też gminie Zabierzów, która jest ważnym pomostem pomiędzy nami a przedstawicielami społeczności lokalnej. Jest najmniejszym, ale bardzo aktywnym udziałowcem, aktywnie wspierającym rozwój portu.

Jest też z nami pan prezes Bistron, przedstawiciel Stowarzyszenia Przyjazne Lotniska, które czasami jest traktowane jako opozycja wobec lotniska, ale rozmawiamy. To nie zawsze jest łatwy dialog, ale staramy się ten dialog prowadzić. Wierzimy, że dobra rozmowa, nawet trudna rozmowa jest lepsza niż brak rozmowy, tak że też dziękuję za tę permanentną, bieżącą obecność z nami.

Po podziękowaniach chciałbym nawiązać do tego, co zobaczyliście państwo dzisiaj na lotnisku, bo większość z państwa była w tej naszej podróży. Ona została wybrana nieprzypadkowo. Zaczęliśmy od terminalu. Jest to taki element, który raz nazwałem w mediach – i to się niestety przyjęło – cudem krakowskim. Mamy terminal, który był przewidywany na 8 mln pasażerów, a w tym roku, daj Boże, obsłuży 15 mln pasażerów. Takie mamy plany rozwojowe. Parę dni temu mieliśmy gości z Birmingham. Ich pytanie było takie: „Jak wy to robicie?”, bo byli zdumieni, jak można to robić. Po pierwsze, można dzięki inwestycji w sprzęt. Państwo ten sprzęt widzieliście. Widzieliście nowe skanery, tomografy komputerowe. Widzieliście państwo testowane właśnie urządzenie do skanowania ciała bez konieczności przechodzenia i poddawania się kontroli manualnej. Widzieliście państwo już zadekretowane zakupy, czyli nowe urządzenia do kontroli obuwia bez konieczności ich ściągania. To jest wszystko to, co czeka nas w tym roku, a jeszcze trochę rzeczy państwo nie widzieliście, bo przed nami e-gate’y, czyli samodzielny boarding, przed nami nowe urządzenia do samodzielnego nadawania bagażu, nowe czujniki. To będzie bardzo mocna zmiana w technologii.

Potem poszliśmy do ludzi. Poszliśmy do tej elity lotniska, jaką są dyżurni operacyjni pod kierunkiem dyrektora Marcina, bo to właśnie ludzie i ich zapał, ich zdolność do tego, żeby pracować w czasem trudnych warunkach, sprawiają, że przekraczanie granic infrastrukturalnych jest możliwe. Potem byliśmy na płycie, gdzie bezpośrednio zobaczyliście państwo, jak wygląda wymiana płyt, jak dbamy o lotnisko dużym nakładem sił, dużym nakładem środków. Te prace odbywają się w zasadzie co noc. Chcieliśmy pokazać w sposób namacalny, na czym polega to, o czym mówił pan minister, że droga startowa, która ma już 30 lat, dalej jest w dobrym

stanie, jest bezpieczna i może być używana, ale to jest dzięki ogromnemu nakładowi sił, ogromnemu nakładowi środków, dużemu wysiłkowi lotniska.

Na koniec widzieliście państwo wreszcie nasz PBZ. To takie nasze dziecko. To nowy projekt, bardzo ciekawy. Szukaliśmy sposobu, jak możemy urosnąć w trudnym czasie inwestycji. Przeszliśmy najpierw przez część przylotową. W zeszłym roku pojawiły się dwie nowe karuzele, które zwiększają przyloty z 1,8 tys. na 2,7 tys. na godzinę, jeżeli chodzi o liczbę pasażerów, a już za miesiąc, bo od 1 maja, pasażerowie będą korzystali z nowej przestrzeni. To pierwsza przestrzeń dla pasażerów od 10 lat na Balicach, sześć dodatkowych gate'ów. Słyszałem głosy, że byliście państwo pod wrażeniem tej infrastruktury, bo jest wreszcie oddech. Jest duży terminal tymczasowy, bo tylko na trzy lata, ale w bardzo wysokim standardzie. To była ta opowieść o tym, co jako lotnisko robimy i jak się zmieniamy.

Widzicie państwo, jak ten ruch kształtował się w ciągu ostatnich lat. Oczywiście tak jak załamanie covidowe wpłynęło na całą branżę, tak bardzo mocno wpłynęło również na nas. Co jest ciekawe i na co chciałbym zwrócić uwagę, to slajd po prawej. On pokazuje, jak lotnisko służy mieszkańcom. Bardzo często jesteśmy postrzegani jako lotnisko turystyczne, tak, że to turyści kształtują ruch na Balicach. Tak nie jest. Przed covidem rzeczywiście było tak, że – nazwijmy to w dużym uproszczeniu – ruch turystyczny to była większość, 60% tego ruchu. Po covidzie, w tym roku czy w roku, który zakończyliśmy, prawie 70% to mieszkańcy Krakowa, Małopolski, naszego – jak pięknie nazywamy to w branży – *catchment area*, czyli obszaru oddziaływania lotniska na otoczenie. Jest to lotnisko, które służy rozwojowi lokalnemu, regionalnemu, niekoniernie głównie turystom.

To wielka radość, tak jak powiedział pan minister, że rozwijamy się nie tylko bardzo szybko, ale najszybciej w Europie w swojej kategorii. W zeszłym roku krakowskie lotnisko weszło do tej europejskiej ligi mistrzów. To lotniska, które mają taką liczbę pasażerów, która pozwala na wejście do pięćdziesiątki lotnisk. Byliśmy na 50. pozycji. W ciągu roku przesunęliśmy się o trzy albo cztery pozycje. W tym zestawieniu jeszcze jest moskiewskie Domodiewowo. Nie jest to strictly europejskie lotnisko, ale jest tak ujmowane.

Co jest teraz naszym wyzwaniem? Mówię to przy całej sympatii i ogromnym szacunku dla pracy kolegów z Katowic, z Gdańska czy z Wrocławia. Nie ścigamy się już z portami regionalnymi. Ścigamy się z Warszawą. Są tutaj nasi koledzy, partnerzy z prezesem Łukaszem na czele. Pytanie, które zadajemy sobie w tym roku, jest o to, czy przeskoczymy Neapol, czy przeskoczymy Birmingham, czy przeskoczymy Hamburg, na którym w zeszłym roku był spadek ruchu i który dalej będzie lotniskiem, które będzie miało ruch większy od naszego. To jest liga, w której gramy. Kraków wszedł po prostu do innej ligi. Od strony formalnej to są lotniska między 10 a 25 mln pasażerów, ale realnie staramy się umocnić w tej klasyfikacji. W styczniu Malta wyprzedziła nas o 2%, o ile pamiętam, ale mam nadzieję, że w ciągu roku nadrobimy. Zawsze bycie na podium to dla nas ogromne wyzwanie, ogromny sukces i ogromna radość, jeżeli utrzymamy to miejsce w czołówce lotnisk w Europie.

Ten rok będzie rokiem rekordowym. Widzimy pewne ryzyka. O nich powiem na końcu. Cała branża z niepokojem patrzy na Bliski Wschód, ale to będzie świetny rok. Zwracam też uwagę, bo często jesteśmy o to pytani, na to, jakie będą nowe kierunki. Ich będzie coraz mniej. To znaczy jesteśmy tak dojrzałym portem lotniczym, że wzrost ruchu nie następuje przez liczbę nowych kierunków, nowych połączeń, ale przez intensyfikację. Rośniemy więc na ponad połowie kierunków. Rok zamknijemy na pewno wzrostem dwucyfrowym. Mamy nadzieję, że przekroczymy 15 mln pasażerów. Nie będzie to łatwe, bo Bliski Wschód to skutki, które odczuwamy pewnie na poziomie ok. pół miliona w ciągu roku, to jest możliwe, ale mamy nadzieję, że konflikt się skończy i szybko wrócimy na naszą normalną, zwykłą ścieżkę rozwoju, również jeżeli chodzi o państwa arabskie.

To, co za nami, to szereg drobnych czy drobniejszych inwestycji. Duża inwestycja, rozpoczęta jeszcze przez naszych poprzedników, to terminal cargo, ale też drobniejsze, jak centrum edukacji, drobne inwestycje, chociażby w kwestii pewnej optymalizacji w terminalu, jak na przykład toalety, które zmieniamy, żeby tę liczbę oczek zwiększyć, żeby też przystosować infrastrukturę chociażby do turystów z krajów arabskich.

Nowy plan inwestycyjny to wielkie wyzwanie. Pamiętam – jeszcze z prezesem Januszem, który odpowiada w spółce za obszar inwestycji – że stary plan inwestycyjny w latach wielkiej przebudowy w latach 2013–2016 to 818 mln. Wtedy było to wielkie wyzwanie, a teraz jest to 4,2 mld. Te główne inwestycje to nowy terminal, nowa droga startowa, system zagospodarowania wód

rozpadowych, czyli, kolokwialnie mówiąc, przełożenie Potoku Olszanickiego – to bardzo ważna proekologiczna inicjatywa – remont nawierzchni lotniskowych, parkingi, hala utrzymania lotniska, biurowiec MPL-u, bardzo ważny nie dlatego, że chcemy budować pałace, ale dlatego, że – jak powiedział dzisiaj pan minister – szukamy przestrzeni pod kolejny rozwój. Już teraz podjęliśmy decyzję o przeniesieniu biur właśnie po to, żeby tę przestrzeń zwolnić pod cele ruchu pasażerskiego. Mamy nadzieję, że to będzie szybciej niż pierwotnie planowany 2040 r. Jesteśmy wewnętrznie przekonani, że tuż po obecnej przebudowie płynnie przejdziemy w budowę nowego terminalu, będziemy na to po prostu gotowi.

To duże zmiany, jeżeli chodzi o terminal. Państwo częściowo je widzieliście. Jako pierwszy port wprowadziliśmy operacyjnie skanery CTX, które pozwalają na przewożenie płynów i na niewyciąganie elektroniki. To dwie nowe karuzele. To zmiana całego systemu kontroli bezpieczeństwa. Dzisiaj byliście państwo pierwszymi gośćmi na nowym Fast Tracku. To dwa nowe urządzenia. W tym roku będą jeszcze kolejne trzy, a łącznie będzie 16 ciągów kontroli bezpieczeństwa. To bardzo duża, ważna zmiana, jeżeli chodzi o komfort pasażerów.

Jesteśmy dumni z inwestycji, którą dzisiaj państwo widzieliście, dlatego że to trochę autorski pomysł. Szukaliśmy jakiegoś sposobu, jak można szybko coś zmienić. Dzięki temu jest właśnie PBZ, infrastruktura tymczasowa. Bardzo ostrożnie mówimy, że ona pozwoli na wzrost o 2 mln. Wiemy, że realnie to będzie więcej. Została oddana w terminie, realizowana relatywnie niewielkim kosztem 24 mln netto, ale to duża zmiana. Zwiększamy zdolność odlotów z 1,8 tys. na 2,7 tys. pasażerów. To jest duża zmiana, jeżeli chodzi o zdolności lotniska, i nowa przestrzeń dla pasażerów w standardzie, który nie odbiega od tego, który mamy, choć, jak podkreślam, infrastruktura jest tymczasowa, bo po terminalu w części zachodniej wejdziemy z placem budowy do części wschodniej.

To, co przed nami, to ogromna inwestycja: budowa czy rozbudowa terminalu. Tutaj wielki szacunek dla zespołu, który pod kierownictwem prezesa Janusza ten projekt prowadził. Dostaliśmy zadanie od rady nadzorczej i od zgromadzenia wspólników jeszcze w 2023 r., żeby ten projekt zoptymalizować. Optymalizację zrobiliśmy najlepiej, jak potrafiliśmy. Efekt jest imponujący, bo jest to dwa lata szybciej, ponad 500 mln zł taniej i o 50% więcej. Myślę więc, że ta optymalizacja, za którą bardzo jeszcze raz dziękuję zespołowi Janusza, jest zrobiona z sukcesem, dobrze, sprawnie. Lepiej po prostu się nie dało.

Mówiąc w uproszczeniu, dublujemy infrastrukturę, czyli będzie terminal na 19 mln z kawałkiem, prawie 20 mln pasażerów, o którym wiemy, że realnie obsłuży więcej, ale nie chcemy, żeby było to – tak jak teraz – pewnym kosztem, jeżeli chodzi o komfort naszych gości. To duża, nowa infrastruktura. Jesteśmy już po przetargu w części zachodniej. To kwota ponad 500 mln netto. To największy projekt inwestycyjny w naszej historii. Zakładamy, że zakończymy w 2029 r. i płynnie przejdziemy do części wschodniej, a potem do drugiego terminalu na miejscu obecnych biur.

Nowa droga startowa to też projekt, o którym dużo mówił pan minister. Jest on dla nas krytyczny, jest dla nas bardzo ważny. To nowa infrastruktura. Od 26 lutego mamy decyzję środowiskową. To oczywiście początek drogi, bo teraz jest aktualizacja projektu, pozwolenie ZRIL, wybór wykonawcy, ale jesteśmy na dobrej ścieżce. Zakładamy, że zakończymy tę inwestycję między rokiem 2031 a 2032.

To również remont drogi obecnej. Jesteśmy gotowi na nieprzewidziane sytuacje. Przygotowywanie tego projektu trwa już ponad rok. Jesteśmy na ukończeniu tego procesu. Mam nadzieję, że za parę tygodni go zakończymy, czyli, mówiąc krótko, będziemy mieli papiery w spółce, które w sytuacji nadzwyczajnej, niespodziewanej w jak najkrótszy sposób pozwolą nam zachować zdolności operacyjne, żeby jak najszybciej można było rozpocząć remont, jeżeli okaże się niezbędny, chociaż, jak podkreślam, na razie takich przesłanek nie widzimy. To jest element zapobiegliwości zarządu w tej sprawie.

To, co bardzo ważne, to mgły w Krakowie. Ten temat, który zawsze elektryzował naszą opinię publiczną i który jest kłopotem dla pasażerów. Chciałem powiedzieć, że mamy już wstępne podsumowanie zmian operacyjnych. Tylko na samych zmianach procedur, które wprowadziliśmy w zeszłym roku, ponad 300 tys. ludzi mogło wylądować albo wystartować z Balic. To tylko zmiany proceduralne. Mówiąc w dużym uproszczeniu, wprowadzenie procedur LVP na przylotach, podzielenie drogi startowej na tercje i wprowadzenie nowych procedur dla... statków powietrznych spowodowało, że ponad 300 tys. ludzi, którzy w 2024 r. nie mogliby tutaj wylądować albo wystartować, miało niezakłóconą podróż.

Mówimy to nie po to, żeby wypinać pierś do orderów, bo to żadna wielka zasługa, że ktoś kończy podróż tam, gdzie powinien, albo zaczyna stąd, gdzie powinien ją zacząć, ale robimy

wszystko, co możemy robić, żeby udrażniać lotnisko, również jeżeli chodzi o kwestie proceduralne. Tutaj nastąpiła duża zmiana. Bardzo dziękuję obecnemu tutaj prezesowi Rotterowi i PAŻP-owi za to, że razem przez to przeszliśmy, oczywiście bez żadnych kompromisów z bezpieczeństwem. Bezpieczeństwo jest sprawą najważniejszą, jeżeli chodzi o lotnictwo.

Ten rok będzie stał pod znakiem drugiej kategorii. Jest to proces niełatwy, dlatego że zmieniły się przepisy globalne. Wcześniej obowiązek świateł osiowych co 30 metrów był twardym zapisem. Obecnie nie jest jeszcze implementowana zmiana na poziomie unijnym, ale jest już wprowadzona na globalnym poziomie IKO i liberalizuje to do 15 metrów. Jest przepis, który pozwala, żeby w tej sytuacji certyfikować się na przepisach globalnych z pominięciem poziomu europejskiego. Bardzo dziękuję prezesowi Rotterowi za gotowość do rozmowy w tej sprawie. Nasze stanowisko, które szczegółowo przedstawiliśmy, zostało przez ULC zaakceptowane. Idziemy w tym procesie. Mam nadzieję, że już w I kwartale przyszłego roku druga kategoria będzie u nas na lotnisku wdrożona. Mówię to ze znakiem zapytania, bo widzimy tu pewne ryzyko od strony propagacji sygnału. Tak to też komunikowaliśmy, ale jesteśmy przekonani, że zrobimy wszystko, żeby zakończyć ten projekt w terminie i w koniec sezonu zimowego wejść z drugą kategorią operacyjną w Balicach.

Jak państwo widzieliście, mamy tutaj jeszcze trochę zadań do wykonania, ale wszystkie idą zgodnie z harmonogramami. Jesteśmy w procesie chociażby zmiany świateł, aktualizacji procedur czy usuwania przeszkód lotniczych.

To wizja Balic za kilka lat. To będzie inne lotnisko. Nie ma tu jeszcze elementów, które są świeżynkami, bo chociażby parę dni temu podpisywaliśmy w tej właśnie sali umowę na budowę nowego hotelu. Ten hotel powstanie w Balicach. Mamy dwie spółki córki. To spółka Kraków Airport Hotel, która nas dzisiaj gości – właściciel tego obiektu, już za chwilę inwestor w drugiej inwestycji hotelowej – i spółka MPL Services, która prowadzi działalność gastronomiczną, parkingową i taksówkarską. To nasza druga spółka córka w działalności usługowej.

To natomiast jest wizja, w której widzicie państwo już nowy terminal na miejscu obecnych biur. W tym momencie te biura są przesuwane. Trwa postępowanie na projekt budynku. Mamy nadzieję, że na przełomie 2029 i 2030 r. zakończymy tę przebudowę właśnie po to, by zwolnić przestrzeń pod terminal pasażerski.

Kończąc tę, mam nadzieję, nie za długą wypowiedź, chciałem jeszcze zwrócić uwagę na problem, który widzimy. On jest problemem nas wszystkich, całej branży. Trochę się zmieniło, jeżeli chodzi o ruch lotniczy w ostatnich tygodniach. Sytuacja na Bliskim Wschodzie wprost spowodowała anulację połączeń, stawia znak zapytania chociażby nad naszym wielkim sukcesem, którym jest w tym roku uruchomienie relacji z Etihadem, który od czerwca miał rozpocząć operowanie na linii Kraków – Abu Zabi. To przewoźnik bardzo ciekawy, górna półka przewoźników lotniczych. Widzimy jednak pewne ryzyka. Widzimy, że ten ruch na razie praktycznie nie funkcjonuje. Branża turystyczna z niepokojem patrzy na to, co będzie, jeżeli chodzi o turystów arabskich. Nawet jutro mam spotkanie w Krakowie w tej sprawie.

Widzimy też, że bardzo mocno zmienia się cena paliwa. W tym momencie firmy lotnicze są zahadgowane, czyli mają zabezpieczone opłaty na kolejne miesiące, ale wiemy, że im będzie dłużej, tym będzie trudniej. W zasadzie dwukrotny wzrost ceny jety na przestrzeni paru tygodni jest wielkim wyzwaniem. Nie mamy odpowiedzi na to wyzwanie, bo to jest trochę poza nami, ale planując nasze zamierzenia i widząc, co dzieje się na świecie, musimy brać poprawkę na te elementy.

Na koniec chciałem wreszcie podziękować przedstawicielowi urzędu marszałkowskiemu za gotowość do rozmowy o drodze wojewódzkiej. Chciałem też bardzo mocno podziękować Maćkowi Ostrowskiemu, prezesowi generalnej dyrekcji, za bardzo konstruktywny dialog w ciągu ostatniego roku, bo bardzo mocno namawialiśmy dyrektora Macieja do zmiany projektu, żeby jednak spróbować wprowadzić nowe rozwiązanie komunikacyjne. Myślę, że powiesz o tym lepiej niż ja, więc jeżeli byłaby potrzeba tej rozmowy, to dyrektor Ostrowski na pewno bardzo dobrze to przedstawi, bo właśnie układ komunikacyjny staje się dla nas kluczowy. Mamy świetne połączenie kolejowe na poziomie... 32% pasażerów obsługujemy poprzez transport zorganizowany, ale to drogi dalej są głównym elementem, który jest naszemu rozwojowi potrzebny. Dyrektor Ostrowski powie pewnie jako uzupełnienie o szczegółach tego procesu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Zapytam pana ze służb technicznych: Czy jesteśmy w stanie uruchomić drugi mikrofon tak, żeby działał? Poproszę pana dyrektora oddziału krakowskiego o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Bardzo proszę.

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie Maciej Ostrowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie prezesie, kiedy w 2024 r. zostałem dyrektorem, w lipcu spotkaliśmy się z prezesem Łukaszem i rozpoczęliśmy pracę w temacie możliwości rozbudowy o trzeci pas A4 pomiędzy ul. Kąpielową a Balicami, aby była możliwość włączenia tutaj zjazdu i wyjazdu, jeżeli chodzi o port lotniczy. Powiem szczerze, że zaraz oddam głos mojemu zastępcy, koledze Robertowi Jakubiakowi, który wraz z zespołem przygotował techniczne rozwiązania, co zostało zaakceptowane.

Rok pracy to był bardzo długi czas na to, żeby uzgodnić pewne kwestie formalne i prawne pomiędzy portem lotniczym, generalną dyrekcją, Ministerstwem Infrastruktury i wojskiem. To było bardzo ważne i było tutaj dużo spotkań. Prezesie Łukasz, prezesie zastępcy, bardzo dziękuję za tę współpracę i za to, że się udało. Tak jak powiedział pan minister, port Balice to jest perła w koronie. Dla nas jako Małopolan jest to bardzo wielka i szczególna troska o to, żeby port mógł być właściwie obsługiwany, bo jesteśmy dumni z tego, co się dzieje, z dynamicznego rozwoju portu. Jako generalna dyrekcja chcieliśmy wziąć w tym udział, a skoro rozbudowujemy A4 o trzeci pas, to chcieliśmy tę sprawę razem zmieścić i razem sobie z nią poradzić. Udało się. Naprawdę duże podziękowania kieruję do centrali generalnej dyrekcji i do Ministerstwa Infrastruktury za możliwość umieszczenia w rozbudowie pomiędzy ul. Kąpielową a Balicami bezpiecznego wjazdu na port lotniczy Balice. Zaraz przedstawimy, jak to będzie wyglądało. Tak jak mówiliśmy wczoraj, w tym roku będziemy składać decyzję środowiskową o rozbudowę trzeciego pasa, aby w najbliższym czasie można było tę budowę rozpocząć. Jest to też powiązane z tym, co budujemy, z A4 pomiędzy Balicami a Katowicami.

Jeśli mogę, proszę teraz Roberta Jakubiaka, moją prawą rękę, jeżeli chodzi o sprawy inwestycyjne. Omówi to rozwiązanie, które – jeszcze raz powtarzam – udało się zrobić dzięki ministrowi Klimczakowi i dobrej współpracy. Jako że minister Klimczak też spotkał się tu z nami i z prezesem Łukaszem, mówił: „Musicie sobie poradzić, żeby to w Małopolsce wyszło”. Udało nam się i chcemy to państwu przedstawić. Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, jeżeli mogę, to oddam głos Robertowi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie jestem przyzwyczajony do tego, że ktoś mi zabiera mikrofon w trakcie posiedzenia Komisji. Mamy prezentację, jak rozumiem, dlatego że to jest niezwykle ważny, komplementarny wobec rozbudowy samego lotniska temat. Jako wielokrotny pasażer – z rodziną też korzystamy z połączeń z lotniska w Krakowie – będę pytał o sprawy, które są związane z dojazdem do lotniska. Bardzo proszę, panie dyektorze.

Zastępca dyrektora ds. inwestycji Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie Robert Jakubiak:

Dzień dobry. Szanowni państwo, przedstawię krótką informację o tym, co powiedział pan dyrektor Maciej Ostrowski w zakresie naszej współpracy z interesariuszami wszystkich rozmaitych inwestorów w sąsiedztwie lotniska Balice, którzy realizują równoległe inwestycje.

Pierwszy slajd obrazuje miejsce, które jest objęte przebudową autostrady A4. To jest oczywiście odcinek zachodniej obwodnicy miasta Krakowa. Cała długość przebudowanego odcinka to jest 17 km. Rozpoczynamy właśnie w sąsiedztwie portu lotniczego Balice, kończymy na południu Krakowa. Swoją przebudową obejmujemy również istniejące węzły, które mają zwiększyć przepustowość, każdy z nich w zakresie przyjęcia ruchu, który będzie przechodził przez przekrój autostrady.

Dane podstawowe... Jest to oczywiście klasa drogi A, ją utrzymujemy. Prędkość projektowa jest projektowana na 120 km/h. Nie znaczy to, że nie będą na niej występowały większe bezpieczne prędkości przejazdowe. Kategoria ruchu to KR7. To jest największy ruch, który jest przenoszony przez nasz układ dróg w Polsce. Nośność nawierzchni jest oczywiście w standardzie europejskim. Zakres inwestycji obejmuje wszystkie elementy związane z elementami, które posiada autostrada, łącznie z dodatkowymi jezdniami, elementami ochrony środowiska i związanymi z funkcjonowaniem układu autostrady. Odcinek autostrady w zakresie sąsiedztwa

portu lotniczego jest realizowany w istniejącym korytarzu autostrady. Oczywiście przejście przez Wisłę i dolinę Wisły jest realizowane, tzn. mamy zaplanowane do decyzji środowiskowej złożenie trzech wariantów, które obejmują wskazane na grafice możliwości przejścia.

Planujemy całkowitą zmianę charakteru A4 w okolicy lotniska. Zaraz wyjaśnię to na slajdach, tylko poinformuję państwa, że będzie węzeł Balice, który jest istniejącym węzłem nie dwupoziomowym, tylko trzypoziomowym, i który jest połączony z przesuniętym nieco na południe węzłem Kraków Balice, który będzie komunikował lotnisko. Nowe węzły będą ze sobą ściśle połączone. Będą pozwalały na przejazd we wszystkich ważnych kierunkach, czyli Krakowa, Katowic, Rzeszowa i oczywiście drogi wojewódzkiej i zjazdu na lotnisko.

Orientacja sytuacji, która jest na w obrębie lotniska... Na planie na grafice widzimy ślad autostrady. Po lewej stronie można zobaczyć węzeł Balice I, który obecnie jest węzłem, który wyprowadza ruch w kierunku odcinka koncesyjnego. Będzie miał dodatkowe łącznice wyprowadzające ruch bezpośrednio na lotnisko. Dodatkowo wykonany jest dedykowany węzeł dla lotniska – on będzie przesunięty w kierunku południowym – natomiast ten niebieski układ komunikacyjny to jest układ, który prowadzi i teraz proceduje zarząd dróg wojewódzkich. Wszystkie pokazane tutaj drogowe układy komunikacyjne są ze sobą skoordynowane, mogą być realizowane niezależnie. To samo dotyczy układu wewnętrznego lotniska, który też ustaliliśmy z dyrekcją lotniska w taki sposób, żeby można było realizować to równolegle.

Węzeł Balice I... Tu jest największa sytuacja związana z tym, co się wydarzy. Jest tutaj planowana dodatkowa łącznica, która będzie bezpośrednio wyprowadzała ruch z północnej części miasta Krakowa, jak i z kierunku Warszawy. Dodatkowa pętla będzie bezpośrednio dedykowana lotnisku. Pasażerowie, którzy będą chcieli zjechać na lotnisko ze strony Katowic, będą poruszali się tak, jak obecnie są przebiegi łącznic na węźle. Wtedy będą mogli spokojnie, bezkolizyjnie dojechać w te dwa główne kierunki do portu lotniczego.

Co jest ważne? Tutaj mamy pokazane strefy nalogów zarówno dla starego pasa, jak i nowego pasa. Zostało to uzgodnione na naszych skoordynowanych spotkaniach. Rozbudowa węzła w tym zakresie w żaden sposób nie koliduje z możliwością rozbudowy lotniska. To była najważniejsza kwestia, którą jako inwestorzy musieliśmy uzgodnić.

W związku z tym, żeby można było zbudować trzeci poziom węzła, schodzimy pod ziemię. Będziemy mieli jedną łącznicę na poziomie minus jeden. To jest podobne rozwiązanie do tego, jakie mamy w okolicach lotniska Okęcie w Warszawie, żeby nie wynosić konstrukcji w górę, żeby zapewnić bezpieczne możliwości widoczności nowej strefy nalogu. W związku z tym w ten sposób zostało to zaproponowane.

Jeżeli chodzi o układ od strony południowej, tutaj mamy strefę istniejącego węzła, gdzie właśnie wprowadzamy bezpośrednie łącznice dojazdowe do lotniska, do gate'u, który znajduje się od strony autostrady, do bramek wjazdowych na teren lotniska. Przesuwamy również węzeł, który będzie mógł wyprowadzić ruch ze strony południowej, z miasta Rzeszowa i południowych dzielnic Krakowa bezpośrednio poprzez dedykowany węzeł. Jest on prowadzony od strony drogi wojewódzkiej. Oczywiście miejsce nowego ronda przy układzie komunikacji lotniska będzie odciążone poprzez inwestycję, która jest realizowana przez zarząd dróg wojewódzkich. Droga wojewódzka przejdzie nad autostradą, wyprowadzona zostanie na północ od autostrady.

Można też zauważyć – teraz może jest to niewidoczne – że tamten układ jest naniesiony, mało tego, będzie on skoordynowany z istniejącym węzłem Kraków Balice, ponieważ strefa istniejącego przejazdu tam, gdzie mamy obecnie dojazd koleją do lotniska, zostaje zachowana i tam w przyszłości będzie można wpiąć komunikację miejską z miasta Krakowa, jak i cały układ drogi wojewódzkiej.

Takie rozwiązanie może być na etapie projektu budowlanego uzbrojone przez nas w dodatkowe informacje dla pasażerów i kierowców w zakresie tego, że nawet gdyby sytuacja była taka, że mielibyśmy istniejące rogatki na śladzie linii kolejowej albo ewentualnie jakieś bramki i lotniska nie mogłyby odbierać pasażerów w sposób płynny, mielibyśmy zastosować na autostradzie wizualny system kierowania do strony, z której będzie można zjechać z autostrady do lotniska, który będzie obsługiwał szybciej. Jesteśmy więc na to przygotowani. Cała autostrada ma zapewniony wzdłuż system teletechniczny, w związku z tym pełna informacja w zakresie bieżących informacji wynikających z tego, co dzieje się na drodze i lotnisku, może być skoordynowana.

Jakie cele mamy teraz? Naszym celem jest oczywiście, tak jak powiedział dyrektor, złożenie wniosku o decyzję środowiskową. Wniosek o decyzję środowiskową planujemy procedować

z Regionalną Dyрекcyjną Ochrony Środowiska w Krakowie. Mamy nadzieję, że uda nam się uzyskać taką decyzję na przełomie 2027 i 2028 r. Później uszczegółowimy projekt o tzw. koncepcję i starujemy z przetargami na realizację w systemie „Projektuj i buduj”.

Z mojej strony to tyle. Bardzo dziękuję za uwagę. Jeżeli są pytania, to oczywiście postaramy się odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie dyrektorze. Zgodnie z planem mamy jeszcze część dotyczącą udziału województwa. Jest z nami pani dyrektor. Bardzo proszę panią dyrektor o zabranie głosu i przedstawienie informacji ze strony Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie.

Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie Katarzyna Węgrzyn-Madeja:

Dzień dobry państwu. Ja bardzo krótko. Jeśli mogłabym prosić o slajd, gdzie jest naniesiona nowa droga wojewódzka, to to państwu przybliżę. Jesteśmy mocno zaawansowani, jeżeli chodzi o pracę nad przełożeniem drogi wojewódzkiej nr 774. Tutaj mamy tę orientację odwróconą, ale oczywiście nowy przebieg drogi wojewódzkiej będzie po wschodniej stronie autostrady, bo autostrada tutaj jest w przebiegu północ-południe. Zaczynamy od skrzyżowania ul. Kmitej i ul. Krakowskiej rondem, następnie dochodzimy do połączenia. Tutaj widzicie państwo taki węzeł, który został zaprojektowany po to, żeby uwzględnić włączenie Trasy Balickiej projektowanej na terenie Krakowa, a następnie od tego węzła przekrój 2x2 aż do ul. Olszanickiej.

Na slajdzie nie macie tego państwo zaznaczonego, natomiast rozbudowana będzie również ul. Olszanicka. Nie wiem, czy mamy wskaźnik. Może uda mi się to państwu pokazać. Będzie rozbudowana również ul. Olszanicka, czyli ten fragment drogi wraz z wiaduktem nad autostradą, aż do ronda z istniejącą drogą nr 774. Cały układ drogowy będzie wyglądał tak. W tej chwili będziemy tu się poruszać drogą wojewódzką i następnie na północ.

Uzyskaliśmy decyzję środowiskową. Jesteśmy na finalnym etapie projektu budowlanego. Jeżeli wszystko pójdzie po naszej myśli, w czerwcu tego roku chcemy złożyć wniosek o ZRID. Czekamy na uzgodnienie z miasta Krakowa, które ma być lada dzień. Jedyną przeszkodą, która jeszcze niestety trochę spędza nam sen z powiek, jest zmiana rozporządzenia dotyczącego warunków technicznych, jakim odpowiadają skrzyżowania linii kolejowych z drogami, dlatego że od jakiegoś czasu obowiązuje nowy przepis mówiący o tym, że w momencie, kiedy projektujemy – a będziemy tutaj projektować bezkolizyjne skrzyżowanie z linią kolejową – musimy w odległości 3 km na lewo i na prawo od linii kolejowej zlikwidować wszystkie przejazdy kolejowe w poziomie bez względu na to, czy jesteśmy w terenie zabudowanym, czy jesteśmy poza terenem zabudowanym. Cały układ komunikacyjny, czyli skrzyżowanie linii kolejowej z drogą wojewódzką prowadzącą w tej chwili do portu lotniczego, również będzie musiało być przebudowane. To skrzyżowanie również będzie musiało być przebudowane, żeby nie trzeba było go likwidować. To następcza nam kolejnych problemów. Mam nadzieję, że po rozmowach z PKP dojdziemy do porozumienia i uzyskamy ZRID bez komplikacji.

Co warto powiedzieć? Szanowni państwo, na odcinku od węzła autostradowego, czyli w tej chwili od zjazdu autostrady, do ul. Olszanickiej, czyli na tym odcinku drogi wojewódzkiej, w tej chwili mamy 11,5 tys. samochodów. To jest średniodobowy ruch roczny, który jest na tej drodze. Mimo tego, że wybudujemy drogę nr 774, myślę, że ten ruch w dalszym ciągu pozostanie dosyć duży, ale znacząco ułatwi to pasażerom dostęp do lotniska, bo właściwie ta droga, która dalej pozostanie drogą publiczną, bo ona obsługuje, jak państwo widzicie, nie tylko lotnisko... Wzdłuż tej drogi wojewódzkiej jest bardzo dużo inwestycji i firm, które funkcjonują. One będą musiały mieć dojazd, więc droga publiczna zostanie, ale zostanie do obsługi właśnie tego ruchu oraz ruchu prowadzącego do lotniska, a cały tranzyt jadący od Kryspinowa zostanie wyrzucony na rondzie z ul. Olszanicką, przeprowadzony i wprowadzony nowym śladem na drogę wojewódzką prowadzącą na północ województwa. Taki jest nasz plan.

Jeżeli chodzi o realizację robót, jeżeli w tym roku uda się nam uzyskać decyzję ZRID, planujemy w przyszłym roku rozpocząć roboty budowlane. W ramach zmian programu regionalnego i dyskusji z Komisją Europejską wyasygnowane zostały środki, w których uwzględniono m. in. środki na budowę tego właśnie połączenia. Dla nas istotne w tej chwili jest jeszcze porozumienie z miastem na nabycie nieruchomości, dlatego że cała inwestycja to w tej chwili koszt ok. 450 mln zł wraz z wykupami.

Z mojej strony to tyle. Jeżeli są pytania, to odpowiem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, pani dyrektor. Zapytam jeszcze pana ministra Macieja Laska: Czy w ramach podsumowania tej rundy informacji pan minister zechce zabrać głos, czy dopiero na zakończenie, po wypowiedzi?

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Nie, myślę, że tutaj tak naprawdę wszystko zostało powiedziane. Nie ma co podsumowywać. Jeżeli mogę zaproponować, przejdźmy do dalszej części.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Wobec tego, otwierając dyskusję, bardzo proszę pana przewodniczącego, marszałka Marka Sowę o zabranie głosu. Bardzo proszę.

Poseł Marek Sowa (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, przed nami drugi etap rozbudowy portu lotniczego. Tutaj potrzebna jest niezwykła, ogromna determinacja, bo musimy nadrobić stracone lata. Ta dyskusja powinna się odbyć, nie wiem, pięć, sześć lat temu. Powiedzmy sobie szczerze, inwestycje te powinny być już w części zrealizowane. To, żebyśmy byli w tym miejscu, w którym jesteśmy... Pan prezes skupił się na dokonaniach spółki, natomiast to był splot bardzo wielu zdarzeń, dużej współpracy.

Muszę też przywołać determinację ministra Bogdana Klicha, który doprowadził do zmiany ustawy, która umożliwiła województwu przejęcie terenów wojskowych pod rozbudowę portu. W pierwszej transzy były to bodajże 32 ha – ponad 30 ha na pewno – na których są wybudowane parkingi, być może też terminal. To pan prezes będzie bliżej mógł dookreślić. Drugie grunty to bodajże grunty pod drogę startową. Łącznie to było chyba blisko 300 ha gruntu. Te inwestycje, które później były realizowane, wykorzystują również możliwości, które dało pozyskanie tych terenów dla spółki.

Drugą niezwykle ważną inwestycją, która była prowadzona równocześnie z rozbudową portu lotniczego, było doprowadzenie linii kolejowej. Właściwie linia kolejowa do terenów wojskowych była zawsze. Ona nie była zelektryfikowana. Elektryfikacja nastąpiła, ale tak naprawdę na starej linii kolejowej nastąpiła budowa zupełnie nowej. Ona też została oddana w 2015 r. To jest koszt chyba 330 mln zł. To inwestycja zrealizowana przez PKP PLK. To wszystko było synchronizowane: układ wewnętrzny spółki, parkingi, drogi dojazdowe, droga dojazdowa do pasa startowego, nowy terminal na ponad 40 tys. m². To wszystko działa się jednocześnie.

To, co można powiedzieć, co nas zaskoczyło bardzo na plus, to to, że plany związane z obsługą ruchu pasażerskiego zakładały dużo wolniejszy przyrost. Patrząc na prezentację pana prezesa, mieliśmy przyrost od 16 do 27% rocznie. Pomijam lata covidowe, żeby była jasność, bo one są całkowicie nieadekwatne. 2013 r. to było 3,2 mln czy 3,3 mln pasażerów. Później, w 2015 r. mieliśmy 4 mln pasażerów. Wzrost jest naprawdę gigantyczny. Dzisiaj budujemy terminal, który zapewni nam obsługę pasażerską w 2029 r. na poziomie 16 mln. 16 mln pasażerów będziemy mieli w 2027 r. To jest fakt.

Te inwestycje nie są na przyszłość. One są na tu i teraz, żeby zapewnić rozwój. Nie może być już żadnej dyskusji o tym, skąd się wezmą czy nie wezmą pieniądze. Droga wojewódzka musi być przełożona, nowy węzeł musi być wybudowany, a autostrada A4 musi zostać rozbudowana. Każdy z nas, kto korzysta z portu, wie doskonale, że wszystkie te inwestycje trzeba zrobić jak najszybciej po to, żeby wygenerować wewnętrzny układ drogowy, żeby służył on tylko ruchowi lotniskowemu.

Wiem, że spółka jest przygotowana do tych inwestycji. Tak jak mówię, bardzo żałuję, bo najgorsza jest strata czasu, a ten czas bezpowrotnie straciliśmy na przestrzeni ostatnich lat. Dzisiaj trzeba niezmiernie spieszyć się, żeby zapewnić spółce możliwość normalnego funkcjonowania, a dopiero w dalszej kolejności rozwój na miarę aspiracji. Te aspiracje są jasne. Prezes zakreślił przedział: od 10 do 25 mln pasażerów. Jesteśmy w grupie lotniskowej z największą dynamiką wzrostu, ale nasz cel to musi być 25 mln pasażerów rocznie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, historia inwestycji, o której mówił pan prezes, rozbudowy, przebudowy, a w zasadzie budowy nowego pasa startowego, oczywiście w ostatnich latach odkłada się w historii tego lotniska w sposób nieszczególny, ale też trzeba pamiętać, że inwestycja ta trafiła na bardzo zdecydowany opór społeczny. Protesty wokół tej inwestycji były bardzo duże. Zaangażowane w to były nie tylko środowiska społeczne, organizacje pozarządowe, komitety społeczne, ale także jeden z udziałowców lotniska, czyli gmina Zabierzów. Te protesty bardzo często przeradzały się w blokowanie dróg dojazdowych do lotniska. Takie mieliśmy okoliczności. Poza tym było przeniesienie właściwości regionalnej dyrekcji ochrony środowiska do Kielc. Wyłączył nam się dyrektor Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska... w Krakowie i całe pasmo nieszczęść towarzyszących decyzji środowiskowej, bo to był cały czas etap pozyskiwania decyzji środowiskowej.

W tym czasie pojawiały się również różnego rodzaju koncepcje. One oczywiście były koncepcjami zewnętrznymi. Proponowano zamknięcie tego lotniska, przeniesienie jego funkcji do nowego lotniska w Kielcach. Przypomnę również, że środowiska protestujące przy dużym wsparciu różnego rodzaju organizacji, nie tylko krakowskich, małopolskich, ale szczególnie tych dbających o środowisko, proponowały budowę nowego lotniska w okolicach Słomnik. To historia.

Zwracam się do pana ministra Laska. Dobrze, panie ministrze, że ta decyzja środowiskowa w końcu jest, bo to jest ważne dla lotniska, szczególnie dla jego funkcji obronnej, militarnej. Cały czas trzeba pamiętać o tym, że poza naszymi nadziejami i oczekiwaniami dynamicznego gospodarczego i turystycznego rozwoju regionu jest jeszcze niezmiernie ważna funkcja obronna. Dzisiaj ma ona kapitalne znaczenie. O tym też trzeba pamiętać.

Pragnę odnieść się do drugiej części, związanej z projektowanym węzłem drogowym. Tak jak mówiłem wczoraj na wyjazdowym posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury w Krakowie, pamiętam, że na koniec 2023 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad miała już trzy warianty węzłów na autostradzie A4, oczywiście z częścią związaną z połączeniem z drogami wojewódzkimi, bo od 2020 czy 2019 r. pracował zespół – spoglądał na dyrektor zarządu dróg wojewódzkich – w zasadzie w czwórpółce: GDDKiA, zarząd lotniska, zarząd dróg wojewódzkich oraz miasto Kraków. Pracowano nad sposobem realizacji węzła, koncepcją realizacji węzła, ostatecznie realizacją węzła i całego rozwiązania drogowego, które udrożni system komunikacyjny, drogowy w zachodniej części Krakowa. Z tych trzech koncepcji, jak rozumiem, żadna nie została na dzisiaj zaakceptowana. Zaproponowano nowe rozwiązanie.

Mam pytanie. Czy w związku z tym, że brakuje w tej koncepcji – tak uważam – jednego z najważniejszych elementów, a mianowicie Trasy Balickiej, to, że mamy czwartą koncepcję, jest powodem wyłączenia Trasy Balickiej z tego projektu? Przypomnę, że Trasa Balicka to przede wszystkim upłynnienie ruchu z ruchu kierowanego do Krakowa i dedykowanego z Krakowa lotnisku w części komunikacyjnej. Przypomnę, że codziennie rano i po południu przejeżdżają tutaj dziesiątki tysięcy samochodów mieszkańców aglomeracji krakowskiej, szczególnie tej zachodniej części, do pracy, z pracy, uczelni itd., itd., w sprawach codziennie żywotnych. Ten ruch jest bardzo, bardzo duży.

Mam więc pytanie. Pytanie kieruję też do pana prezydenta. W związku z tym, że mieliśmy wstępnie wypracowaną koncepcję dofinansowania... czy inaczej: wsparcia realizacji tego projektu Trasy Balickiej od ul. Czarnowiejskiej do lotniska w Balice, do węzła drogowego, czy w tej sprawie podejmujecie państwo działania, starania? Zapytam wprost. Użyję takiego języka, którego często używają projektanci, drogowcy. Czy miasto widzi się z tym projektem? Czy miasto widzi się z GDDKiA? Czy miasto widzi się z wojewódzkim zarządem dróg na etapie projektowania i na etapie realizacji tego przedsięwzięcia? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Dominik Jaśkowiec. Bardzo proszę, panie pośle. Zapraszam.

Posel Dominik Jaśkowiec (KO):

Szanowni państwo, na początek pierwszy element wypowiedzi dotyczący lotniska jako takiego w krakowskich Balicach.

Chciałbym, żebyśmy zaczęli podchodzić do tego lotniska nieco inaczej: nie jako jednego z kolejnych największych portów regionalnych, ale jako drugiego lotniska w Polsce o znaczeniu dużo większym i o dużo większej roli niż jeden z portów regionalnych w naszym kraju.

Jest to lotnisko o charakterze zdecydowanie ponadregionalnym. Po pierwsze, obsługuje ono ruch lotniczy z Małopolski, z części województwa świętokrzyskiego, z zachodniej części województwa śląskiego. To tak naprawdę wiemy – a ja wiem z racji tego, że dość często z tego lotniska korzystam – i możemy obserwować, że sporo pasażerów z Republiki Czeskiej również korzysta z tego lotniska. W związku z tym Balice zdecydowanie powinniśmy traktować jako numer dwa w Polsce i odejść od pomniejszania roli tego lotniska jako jednego z wielu portów regionalnych. Jego znaczenie jest dużo większe. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz jest taka, że chciałem pogratulować, bo to trzeba w tym miejscu zrobić, wszystkim pracownikom krakowskiego portu lotniczego, zarządowi i wszystkim osobom, podwykonawcom, partnerom za to, że udało się przełamać impas inwestycyjny, marazm, który wystąpił w rozwoju lotniska w latach 2016–2023. Oczywiście marazm, który był, brak inwestycji, brak realnego podejścia do problemów i prób ich rozwiązania, pewnie jeszcze przez kilka lat będzie kładł się cieniem na krakowskie lotnisko, bo wszystkie rzeczy, które rozpoczynają się w tej chwili – tak jak faktyczna realizacja nowej drogi startowej, rozbudowa terminala i wiele innych inwestycji – swój efekt dadzą dopiero za kilka lat, ale dobrze, że udało się to zrobić, bo krakowski port lotniczy dzisiaj wygląda dużo lepiej, a ten program inwestycyjny za blisko 1 mld euro, bo na to te sumy opiewają, daje szansę na zbudowanie mocnej, solidnej pozycji pod numer dwa, jeżeli chodzi o porty lotnicze w naszym kraju, po Porcie Polska, Centralnym Porcie Komunikacyjnym, jak go kiedyś nazywano.

Trzecia rzecz, na którą chciałem zwrócić uwagę, jest taka, że wczoraj na posiedzeniu Komisji Infrastruktury rozmawialiśmy o idei, koncepcji budowy trzeciego dworca kolejowego obsługującego ruch ponadregionalny, czyli rozbudowie stacji kolejowej Kraków Bronowice. Pan minister Malepszak – za co dziękuję – zdecydował się na przeprowadzenie analiz dotyczących możliwości budowy tego dworca, a tak naprawdę rozbudowy istniejącej stacji kolejowej. To ma niebagatelne znaczenie także dla lotniska w Balicach, bo spowoduje to znaczne polepszenie dojazdu do lotniska poprzez możliwość przesiadki z zachodnich kierunków nie na dworcu głównym, tylko właśnie na dworcu w Bronowicach. Warto o tym mówić, warto wspierać ten pomysł, żeby jeszcze bardziej uatrakcyjnić dojazd do lotniska, bo to jest m.in. dojazd z Bielska-Białej, ze Śląska, z zagłębia, z Oświęcimia, czyli z wszystkich kierunków, z których bardzo dużo osób przyjeżdża do krakowskiego lotniska. Nie będą musieli dojeżdżać do Krakowa Głównego, tylko będą mogli przesiąść się na pociąg, na kolejkę w Bronowicach.

Co do Trasy Balickiej, pan eksminister wyszedł, a to jest dość istotna kwestia. To nie jest zbyt dobry pomysł. Musimy bardzo dobrze zastanowić się, czy wrócić do tej koncepcji. Dlaczego? Dlatego że wzbudziła ona gigantyczne protesty społeczne z racji tego, że będzie przechodzić przez cenne przyrodniczo tereny doliny Rudawy i, szanowni państwo, to może być ta czara, która skomplikuje rozwój lotniska, bo dokładamy kolejne elementy, które będą tworzyć protesty wokół funkcjonowania lotniska. To jest, szanowni państwo, istotna kwestia, żeby dobrze się zastanowić, czy propozycje, które przedstawili państwo dyrektorzy z GDDKiA, nie wystarczą razem z przełożeniem drogi wojewódzkiej w celu stworzenia docelowego układu obsługującego lotnisko.

Po drugie, Trasa Balicka to jest tzw. połączenie radialne. Fajnie, że zbudujemy Trasę Balicką, dołączymy ją gdzieś do ul. Armii Krajowej, ale co dalej? Dalej mamy drogę w przekroju – jeden pas w jedną stronę, drugi pas w drugą stronę – wprowadzającą ruch. Gdzie? Na Aleję Trzech Wieszców, czyli do centrum miasta. Takich połączeń drogowych chyba już nie powinno się w Krakowie więcej projektować, zwłaszcza że Aleje Trzech Wieszców też muszą zmieniać swoją formę wraz z przebudową, budową obwodnicy Krakowa. One będą służyć jako trasa do obsługi raczej transportu publicznego niż ruchu aglomeracyjnego czy ruchu regionalnego. Wydaje się więc, że pomysł z powrotem do Trasy Balickiej nie jest zbyt rozsądny. To jest oczywiście do dyskusji, ale wiem, że te problemy były.

Ostatnia kwestia, którą chciałem poruszyć, to jest pytanie na prośbę mieszkańców Olszanicy. Jak dowiedzieli się, że jest tutaj posiedzenie Komisji, oczywiście zbombardowali mnie pytaniem o oczyszczalnię ścieków. Wiemy, że jest przygotowywany projekt i niedługo to się odbędzie, przełożenie Potoku Olszanickiego, co powinno rozwiązać pewne problemy, natomiast docelowy model funkcjonowania lotniska i ochrona przyrody, ochrona środowiska, niwelacja negatywnego oddziaływania lotniska na okolicznych mieszkańców powinna jednak doprowadzić do budowy tej oczyszczalni ścieków jako finalnego modelu rozwiązania. Oczywiście to nie powstanie z dnia na dzień, bo przez zaniechania z lat 2016–2023, o których mówiłem, ten projekt musi startować od zera. Chcę jednak z tego miejsca zapytać, jakie są plany. Czy zarząd

podejmuje działania – a jeżeli tak, to jakie – w zakresie realizacji tej oczyszczalni ścieków? Poprzedni zarząd nie planował tego typu inwestycji, uważał ją za zbędną, co moim zdaniem było dużym błędem kładącym się cieniem na relacje ze społecznością lokalną. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Jerzy Polaczek. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, koleżanki i koledzy, panowie ministrowie, panie prezesie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, szanowni przedstawiciele zarządu portu, dyrekcji generalnej, zarządu dróg wojewódzkich, wszyscy pozostali goście, w moim wystąpieniu chciałbym zadać kilka pytań strategicznych i takich, które odnoszą się do sytuacji lotniska w Krakowie tu i teraz, bo myślę, że wstęp, jakiego ze swojej strony dokonał pan minister Lasek, jest w zupełnie innym tonie niż ponad rok temu. Widzimy obiektywnie troskę o sytuację infrastrukturalną, z jaką musi się zmagać port lotniczy. To są rzeczy obiektywne.

Myślę, że na samym początku, korzystając z gościnności lotniska i gospodarzy, warto podziękować wszystkim pracownikom portu. To nie są podziękowania kurtuazyjne. Mając na uwadze ostatnią zimę i to, co się działo, jeśli chodzi o wpływ warunków meteorologicznych, wpływ przede wszystkim na przewoźników, na pasażerów, okres ostatnich miesięcy był tym bardziej ogromnym wysiłkiem.

Ja mam dość inną perspektywę, może nie inną, tylko bardziej wnikliwą, dlatego że ponad rok temu prowadziłem z prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego korespondencję dotyczącą pilnej potrzeby kompleksowej oceny stanu technicznego nawierzchni elementów funkcjonalnych lotniska Kraków-Balice w aspekcie ciągłości i bezpieczeństwa lotów. To była bardzo obszerna korespondencja z mojej strony. Obszerna była również odpowiedź ze strony ULC-u. Z uwagi na to, że upłynął rok czasu, chciałbym to wykorzystać, zacytować z odpowiedzi kilka fragmentów i poprosić o udzielenie odpowiedzi pana prezesa ULC-u lub pana ministra bądź poprosić o pisemną odpowiedź.

Myślę, że to kilka bardzo kluczowych cytatów z odpowiedzi pana prezesa Rottera. Pierwszy cytat jest z odpowiedzi sprzed roku. „W ramach pełnionego przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego nadzoru stwierdzono, że zarządzający lotniskiem Kraków-Balice, spółka Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II, wdrożył i stosuje program utrzymania nawierzchni RWY 0725 lotniska oraz realizuje wszelkie niezbędne działania łagodzące ryzyko. Okres dalszego użytkowania drogi startowej jest również określany na podstawie badań Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych określających ilość możliwych do wykonania operacji lotniczych”.

Pytanie po roku do pana prezesa, do Urzędu Lotnictwa Cywilnego, do pana ministra i do zarządu portu: Ile wynosi ten okres oraz ile wynosi maksymalna liczba operacji lotniczych? Jak to się odnosi do ilości przewidywanego ruchu lotniczego do czasu otwarcia nowej drogi startowej? Mówimy o horyzoncie do 2031 r. Raz jeszcze powtórzę to pytanie. Ile wynosi ten okres oraz ile wynosi maksymalna liczba operacji lotniczych? Jak to się odnosi do ilości przewidywanego ruchu lotniczego do czasu otwarcia nowej drogi startowej?

Myślę, że sytuacja portu w Krakowie jest istotna i wpływa na rynek nie tylko lotniczy w Polsce i w Europie. Pan prezes mówił, w jaki sposób lotnisko rozwijało się w ostatnich latach, w jakim stopniu przybywało i w jakiej liczbie pasażerów. Wiemy również, jaki jest „sufit” możliwości operacyjnych lotniska. Dzisiaj wizytowaliśmy fragment nowej inwestycji, dodatkowej powierzchni użytkowej, który zwiększa tę przepustowość o 1 mln czy 2 mln pasażerów, ale to już jest granica możliwości, po wyczerpaniu której otwieranie nowych destynacji z Krakowa będzie niemożliwe z powodów operacyjnych. Stąd potrzeba współpracy i zintensyfikowania jej pomiędzy władzą lotniczą, jaką jest ULC, ministerstwem, które jest większościowym udziałowcem, oraz innymi partnerami: miastem, województwem, zarządem portów, jest w najbliższych latach kluczowa z uwagi na inwestycję, która jest zaplanowana – mówię o drodze startowej – której wydano miesiąc temu decyzję środowiskową.

Z materiałów prasowych, które mam, które przeczytałem – mówię o komentarzach do tej decyzji środowiskowej, gdzie już organizuje się proces składania setek odwołań... Ta sytuacja może wyglądać różnie. Również na ten scenariusz zarząd portu powinien być przygotowany, tak samo jak Ministerstwo Infrastruktury. Mówię to zresztą jako były minister transportu, tak jak mój poprzednik, szanowny kolega Andrzej Adamczyk. Występujemy tutaj w dobrej sprawie i mamy na uwadze kilkanaście milionów pasażerów corocznie korzystających z krakowskiego portu.

Drugi cytat z odpowiedzi pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego sprzed roku: „W ramach pełnionego przez prezesa ULC nadzoru stwierdzono, że zarządzający lotniskiem w programie bezpieczeństwa drogi startowej przyjął w ramach prowadzonych czynności regularne badania nośności realizowane przez Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych co najmniej dwa razy w roku. Sukcesywne naprawy w postaci m.in. płyt betonowych na istniejącej nawierzchni drogi startowej przynoszą pozytywne skutki, tj. zwiększają nośność powierzchni. Ponadto, zgodnie z zapisami instrukcji operacyjnej lotniska, realizowane są regularne pomiary współczynników tarcia celem oceny stanu tekstury nawierzchni. Z wiedzy, którą posiada prezes ULC, zarządzający lotniskiem zlecił w ostatnim czasie dodatkowe badania podłoża pod drogą startową (odwierty, skaniny...) celem weryfikacji aktualnego stanu, a także planuje dalszy monitoring i badania warstw konstrukcyjnych celem planowania dalszych działań i zachowania akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa. Więcej informacji w tym zakresie powinien udzielić zarządzający lotniskiem, tj. spółka Międzynarodowy Port Lotniczy”. Mam prośbę do zarządu portu o to, aby odpowiedzieli, korzystając z obecności pań i panów posłów, jakie są wyniki tych badań po roku, powiedzmy, na I kwartał 2026 r.

Trzeci cytat, przedostatni... Cały czas cytuję odpowiedź prezesa ULC-u sprzed roku, z marca. „W grudniu 2024 r. zarządzający lotniskiem Kraków był przedmiotem inspekcji Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego EASA. Działania zarządzającego lotniskiem w zakresie utrzymania bieżącego i prewencyjnego nawierzchni lotniskowych zostały przez europejskich inspektorów ocenione pozytywnie. W 2025 r. Departament Lotnisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaplanował realizację kontroli drogi startowej lotniska co najmniej raz na kwartał”. Mam prośbę do pana prezesa Rottera, jeśli jest z nami online, aby odpowiedział na pytanie, jakie są wyniki kontroli, które kwartalnie przeprowadza ULC w przeciągu 2025 r. Prosimy w imieniu własnym koleżanek i kolegów o to, aby w tym zakresie została nam udzielona również pisemna, szczegółowa odpowiedź, jeśli chodzi o aktywność ULC-u w tej sprawie w przeciągu 2025 r.

Ostatnie pytanie odnosi się do procedury zamykania elementów infrastruktury lotniskowej na wypadek ich niedostępności. W związku z tym, że jak każde lotnisko, również krakowskie posiada instrukcje i procedury na wypadek niedostępności jakiegokolwiek elementu infrastruktury lotniska, niezależnie od ich powodów, mam pytanie do zarządu portu. Jakie są to procedury? Jak wygląda na przykład zaplanowanie ruchu dolotowego w przypadku, gdy ta niedostępność wynosi na przykład co najmniej dwie godziny? Jak to u państwa w praktyce jest realizowane?

Niektóre kolejne pytania mają charakter niebieżący, ale wychodzący w przyszłość. Cały czas kieruję się troską o te miliony pasażerów i nieprzerwaną działalność portu lotniczego. Nawiązuję w tym momencie do wprowadzenia pana ministra Laska. Mam pytanie do pana ministra. Czy minister infrastruktury, który poprzez spółkę Polskie Porty Lotnicze jest większościowym udziałowcem międzynarodowego portu lotniczego w Krakowie, zlecił jakkolwiek niezależną opinię techniczną lub audyt bezpieczeństwa infrastruktury lotniskowej, który to audyt byłby niezależny od analiz przedstawionych przez zarządzającego lotniskiem? To prośba o odpowiedź w tej sprawie, ewentualnie uzupełnienie tego na piśmie.

Kolejne pytanie też nawiązuje do oceny stanu technicznego infrastruktury. Mówię tutaj o drodze startowej. Mam pytanie do pana ministra Laska. Czy pan minister może wskazać jedną konkretną i mierzalną wartość parametru technicznego, która uzasadnia bezpieczne użytkowanie drogi startowej do 2031 r.? Mówimy o maksymalnym horyzoncie, w którym zostanie uruchomiony drugi pas startowy. Czy minister może również jednoznacznie potwierdzić, że w przypadku nagłego pogorszenia się stanu nawierzchni zostały przygotowane realne, operacyjne, wykonalne alternatywy dla utrzymania ciągłości ruchu lotniczego?

Teraz przechodzę do czasu tu i teraz. Od 4 maja do 1 października będzie wyłączony system ILS. Będzie budowany po to, aby docelowo podwyższyć kategorię lotniska. Jako pasażerowie i jako przewoźnicy będziemy za chwilę w innej rzeczywistości operacyjnej w Krakowie. Mam w tym kontekście pytanie do ministra infrastruktury. Jak ocenia konsekwencje czasowego wyłączenia systemu ILS w Krakowie-Balicach w okresie od 4 maja do 1 października br., w szczególności w kontekście bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz ciągłości funkcjonowania portu lotniczego?

Odwołam się do bardziej specjalistycznej kwestii, mianowicie takiej, że w czasie prac nad zamontowaniem nowego systemu ILS dostępne będą procedury podejścia, które wykorzystują nawigację satelitarną. Wyłączenie systemu ILS w przypadku Krakowa oznacza faktyczne, obiektywne przecież, pozbawienie lotniska możliwości wykonania podejść precyzyjnych, co może bezpośrednio przekładać się m.in. na istotne podniesienie minimów operacyjnych do lądowań,

a tym samym na ograniczenie dostępności w warunkach pogorszonej widoczności, na zwiększone ryzyko odejść na drugi krąg przekierowań statków powietrznych na lotniska zapasowe, na spadek przepustowości operacyjnej czy też wzrost ryzyka zakłóceń w siatce połączeń, w tym opóźnień i odwołań lotów.

W tym kontekście zasadne jest pytanie do władz portu i do ministra infrastruktury. Czy w związku z tym przeprowadzono uprzednio analizę tych skutków i ich wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych oraz interes przewoźników, a przede wszystkim pasażerów? Jakże w tym zakresie zostały podjęte działania w celu ograniczenia tych ryzyk?

Kolejna kwestia, niebanalna, wynika z sytuacji faktycznej, jaka jest w przestrzeni powietrznej. Jest ona związana z działaniami rosyjskimi, jeśli chodzi o kwestię zakłóceń sygnału satelitarne. Jest pytanie do władz portu. Czy przeprowadzono przykładowo szczegółową analizę ryzyka zakłóceń sygnału satelitarne, w tym interferencji, zakłóceń celowych, jakim jest jamming, czy degradacji dokładności sygnału? Mówię przede wszystkim o tym, że część naszego kraju jest dotknięta przestępczymi, nieuprawnionymi w relacjach międzynarodowych działaniami, które wychodzą z obszaru obwołu królewieckiego. Do tej pory nie dotyczą południowej Polski, zamykają się gdzieś na wysokości Modlina.

Pytanie jest bardzo konkretne z uwagi na przepustowość portu, na liczbę pasażerów i potencjalne ryzyka, które się z tym z tym wiąże. Czy przeprowadzono analizę ciągłości, dostępności i integralności sygnału GNSS dla obszaru operacyjnego lotniska Kraków w analizowanym okresie? Mówię o projekcji od maja do października bieżącego roku. Czy uwzględniono w tych analizach rosnącą skalę zakłóceń tego sygnału obserwowaną w przestrzeni europejskiej, również w regionie Europy Środkowo-Wschodniej? Jakże są procedury operacyjne w przypadku utraty takiego sygnału w trakcie podejścia do lądowania? To jest pytanie szczegółowe. Czy przewidziano scenariusze na przykład równoczesnego pogorszenia warunków meteorologicznych i degradacji tego sygnału, co w przypadku pewnych uwarunkowań, w jakich funkcjonuje lotnisko w Krakowie – mówię również o mgłach, które mogą wystąpić w okresie letnim czy wczesno-jesiennym – mogą być bardzo praktyczne?

Na koniec jeszcze moje dwa lub trzy pytania do pana ministra i do pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Mianowicie chcę zapytać, czy pan prezes ULC-u i minister infrastruktury dokonali oceny bezpieczeństwa w sytuacji, w której podstawowe podejścia w okresie prac, czyli instalacji systemu ILS, będą opierały się na technologii, która jest bardziej podatna na zewnętrzne zakłócenia.

Mam też pytanie do pana ministra i do zarządu portu w Krakowie. Które elementy infrastruktury lotniska Kraków-Balice już dziś spełniają parametry kategorii drugiej, a które wymagają modernizacji niezależnie od zmian w przepisach IKO-wskich? Chyba pan prezes wspominał o tym w swoim wystąpieniu. Myślę, że problematyka jest bardzo konkretna, bo mówimy tutaj o funkcjonowaniu drugiego portu lotniczego w kraju, obiektywnych uwarunkowaniach dotyczących aktualnego stanu infrastruktury funkcjonalnej... tym wysiłkom, które, co wiemy z tej relacji, są podejmowane każdego dnia czy każdej nocy od godz. 1.00 do 5.00 czy 5.30 po to, aby utrzymać zdolność operacyjną lotniska. To to, co pan minister Lasek mówił w swoim wprowadzeniu o tym, że jest możliwy również bardzo negatywny scenariusz dotyczący czasowego wyłączenia lotniska i rozwiązania radykalnego, które polegałoby na, mówiąc wprost, wymianie nawierzchni aktualnej drogi startowej, co nie jest operacją science fiction. Trzeba być na to przygotowanym.

Wtedy trzeba również założyć na poziomie ULC-u administracyjny podział tego ruchu, zaplanować alternatywne scenariusze funkcjonowania w tym czasie. Mówię tutaj o pewnych ćwiczeniach, które mogą się ziścić w funkcjonowaniu takich lotnictw jak właśnie Rzeszów, Wrocław, Katowice. To są rzeczy konkretne, które interesują przede wszystkim przewoźników. Pan prezes wspominał w tym kontekście o scenariuszu, w który może być nawet zaangażowane lotnisko w Ostrawie, żeby potem docelowo przejąć na przykład część siatki połączeń. Rzecz jest bardzo ważna.

Życzę lotnisku, żeby po uzyskaniu decyzji środowiskowej, której nadano rygor natychmiastowej wykonalności, wdrożyć ją w proces inwestycyjny. Apeluję do środowisk społecznych, które traktują tę kwestię w sposób, mówiąc dyplomatycznie, bardzo nieuwzględniający miejsca na mapie Polski i wagi tego lotniska, aby ten scenariusz nie został zrealizowany, żeby ta droga startowa mogła powstać, gdyż jeśli do 2031 r. nie powstanie, będziemy musieli – to już jest kwestia władzy lotniczej i zarządu portu – wdrożyć ten scenariusz, z punktu widzenia pasażerów i przewoźników najbardziej radykalny. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, na zakończenie tej części pozwolę sobie również sformułować kilka myśli. Po tym oddam głos panu ministrowi, panu prezesowi i przedstawicielom zarządców dróg z prośbą o odniesienie się do kwestii, które zostały i zostaną podniesione.

Oczywiście kwestia rozbudowy nie tylko lotniska, ale całego systemu, który jest wokół lotniska, to jest – można śmiało powiedzieć – jedna z inwestycji strategicznych dotyczących możliwości korzystania z transportu lotniczego, ale należy to rozpatrywać też w kwestiach związanych z obszarami, inwestycjami podwójnego zastosowania. Jeżeli popatrzymy na wartość tej inwestycji, ale i tego wszystkiego, co jej towarzyszy, prawdopodobnie będzie to kwota ok. 6–7 mld zł. To daje pogląd na to, jak duża jest to inwestycja i jak wielkie może to być koło zamachowe także dla lokalnego rynku, a może i nawet szerzej, regionalnego rynku, bo przecież mówimy nie tylko o aglomeracji krakowskiej, małopolskiej. Z lotniska korzystają mieszkańcy zarówno województwa małopolskiego, jak i części województwa śląskiego, podkarpackiego, pewnie też świętokrzyskiego, a także nasi sąsiedzi z Czech i Słowacji. Każdy, kto korzysta z tego portu lotniczego, na co dzień spotyka się z przedstawicielami tych grup. Także obywatele Ukrainy, podróżując w różne części Europy i świata, korzystają z krakowskiego lotniska.

Jest to również część wspólna, wojskowa i cywilna, więc jest to tak naprawdę inwestycja strategiczna oddziałująca na wiele różnych obszarów funkcjonowania naszego państwa. Śmiało można nazwać to jedną z inwestycji strategicznych naszego państwa. Stąd obecność Komisji Infrastruktury, która z jednej strony patrzy na tego typu inwestycje od strony systemowej, wsłuchuje się w głos mówiący, co można zrobić, żeby te inwestycje prowadzić jeszcze sprawniej, ale jest to też bardzo widoczny wyraz wsparcia dla tej inwestycji. Bardzo proszę odbierać to jako wyraz osobistego zaangażowania w to, aby inwestycja ta była prowadzona sprawnie.

Szanowni państwo, ponad 13 mln pasażerów w 2025 r. to drugi port lotniczy w Polsce. Jeżeli popatrzymy na Kraków i Katowice, to jest ponad 21 mln pasażerów. Kraków, Katowice, Warszawa... 24 mln pasażerów. To pokazuje potencjał tego rynku. Dzisiaj jesteśmy na lotnisku, które obsługuje ruch zdecydowanie większy niż ten, na który zostało ono przygotowane. Wszyscy, którzy korzystają z lotniska, widzą, że ta rozbudowa jest niestety spóźniona. Decyzje inwestycyjne związane z dojazdem, z obsługą pasażerów mogły być podjęte kilka lat temu. Dzisiaj infrastruktura spełniałaby wymogi, które stawiają przed nią pasażerowie. Dlatego tym bardziej należy docenić i pogratulować bardzo sprawnych prac, które prowadzone są już teraz, czyli rozbudowy o część non-Schengen, gdzie do 2 mln pasażerów to będzie mocny oddech dla tej infrastruktury. Tutaj pojawiają się jednak pytania o układ komunikacyjny wokół, bo o ile lotnisko w pikach czasami tonie w pasażerach, o tyle dojazd to, szanowni państwo, katastrofa. Myślę, że każdy, kto korzysta z tego lotniska, użyje dokładnie tego samego słowa.

Mnie w imieniu pasażerów najbardziej interesowałyby właśnie kwestie związane z możliwością upłynnienia tego ruchu już teraz. Czy jest jakakolwiek szansa? Tu zwracam się do pani dyrektor z zarządu dróg wojewódzkich i do pana dyrektora z generalnej dyirekcji, dlatego że mamy do czynienia z bardzo niebezpieczną sytuacją na autostradzie, gdzie tworzą się potężne korki z uwagi na zablokowanie drogi wojewódzkiej przez przejazd kolejowy. To powoduje, że osoby, które zmierzają do lotniska bądź chcą jechać dalej drogą wojewódzką, tworzą na autostradzie potężne korki. To jest po prostu niebezpieczne. Jest więc pytanie: Czy istnieje jakakolwiek możliwość upłynnienia tego ruchu, nie wiem, być może stworzenia jakiegoś dodatkowego pasa dojazdu do lotniska w formie typowo roboczej, na czas, aż zostanie przeprowadzona ta duża inwestycja? Rzucam taką myśl. Czy nie dałoby się wybudować jakiegoś zjazdu, który spowodowałby, że kolejka na autostradzie byłaby rozładowywana troszeczkę szybciej i bardziej sprawnie?

Drugie pytanie. Pani dyrektor z zarządu dróg wojewódzkich mówiła o tym, że pomimo że obwodnica ta zostanie wybudowana, czyli na drugą stronę zostanie przeniesiona droga wojewódzka, planują państwo, że część ruchu pozostanie w okolicach lotniska. Wydaje się, że należałoby rozważyć jednak wdrożenie mechanizmów, które całkowicie przeniosłyby ten ruch na drugą stronę. Jeżeli kosztem wielu setek milionów złotych powstanie nowa droga, a ludzie nadal będą jeździć tą, to w zasadzie nic czy niewiele to zmieni w obszarze bezpośredniego, sprawnego dojazdu do lotniska, bo, mówiąc krótko, przejazd kolejowy blokuje ruch w niemalże całkowity sposób, chyba że będzie jakaś inna infrastruktura, która spowoduje, że nastąpi łatwy dojazd. Jest więc pytanie do pani dyrektor o to, czy niebezpieczeństwo, że ten ruch pozostanie, jest duże.

Mam też pytanie, bo to nas trochę zaniepokoiło, w kwestii problemu związanego z linią kolejową. Tutaj miałbym też prośbę. Jeżeli rzeczywiście jest to wyzwanie natury systemowej, prosiłbym, jeżeli byłaby taka możliwość, o przesłanie do Komisji Infrastruktury stosownej informacji, żebyśmy mogli zająć się tą sprawą w ramach naszej działalności. Z punktu widzenia systemowego może się okazać, że jest to ważna kwestia.

Kolejna rzecz, o którą chcę zapytać, może nie jest bezpośrednio związana z układem wokół lotniska, ale jest ważna dla zachodniej części Małopolski, czyli aż do granicy na rzece Białej w mieście Bielsko-Biała, gdzie wreszcie realizujemy Beskidzką Drogę Integracyjną. Dziękuję panu dyrektorowi, że tak bardzo sprawnie to idzie. Łącznica jest planowana mniej więcej w okolicach Kalwarii Zebrzydowskiej czy Skawiny, która, wydaje mi się, przyspieszyłaby dojazd do lotniska w taki sposób, że nie trzeba byłoby jeździć naokoło. Jest więc pytanie o to, jaka jest perspektywa budowy tej drogi wojewódzkiej i co ewentualnie można zrobić, żeby to przyspieszyć.

Mam pytanie kolejowe. Temat zaadresuję do pana prezesa portu lotniczego. Otóż wydaje mi się, że aby wykorzystać potencjał pasażerski leżący w zachodniej części Małopolski na terenie województwa śląskiego, można byłoby rozważyć łącznicę kolejową pomiędzy lotniskiem a linią kolejową E30. Jest to jakoś skomplikowane, bo trzeba byłoby zmieścić taką łącznicę, ale wyobrażam sobie sytuację, w której pociągi jadące z Żywca czy z Bielska-Białej mogłyby odciążać odcinek pomiędzy chyba Krzeszowicami a Krakowem... nie, trochę dalej. Tam jest natężenie ruchu i zdaje się, że jest planowane dobudowanie dodatkowych torów. Odciążenie tego ruchu dla wielu mieszkańców tej części województwa oraz dla części województwa śląskiego stanowiłoby znakomity dojazd do lotniska nie przez Kraków, gdzie człowiek traci z godzinę, i tu już jest pytanie o zasadność... Wtedy stacja kolejowa na lotnisku nie byłaby stacją czołową, tylko byłaby stacją, która umożliwiałaby przejazd przez lotnisko, co w oczywisty sposób mogłoby poprawić efektywność dojazdu na lotnisko.

Mam też pytania dotyczące już konkretnie samego terminalu. Otóż, panie prezesie, chciałem zapytać, czy są planowane jakieś inwestycje w sali przylotów, na przykład zaplecze higieniczne. Ono było projektowane dla mniejszej grupy pasażerów. Dzisiaj jest to ofiara sukcesu lotniska. Ponad 13 mln pasażerów, z tego część przylatująca, oznacza, że być może trzeba byłoby tam coś zrobić, żeby w tym obszarze zadziałać, na przykład to zaplecze higieniczne. Pytanie jest takie: Czy rozmawiają państwo z firmami handlingowymi, które obsługują, żeby działały sprawniej? Czy przy ograniczonej infrastrukturze, która jest, jest w ogóle możliwość tego, żeby one poprawiły swoją sprawność? Nie jest to już może bezpośrednio działalność samego lotniska, ale właśnie firm, które dostarczają bagaże po tym, jak pasażerowie kończą lot. Wtedy prawdopodobnie ta rotacja mogłaby być większa.

Chciałbym zapytać o jeszcze jedną rzecz, o kwestię zagrożeń dronowych. O to prosiłbym w pigułce. Czy działają państwo w tym obszarze? Ewentualnie w sposób skrócony... Jakie działania, przedsięwzięcia państwo realizujecie?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, jeżeli można...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

To bardzo dobre pytanie dotyczące rozwiązań w transporcie kolejowym.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Tutaj prosiłbym też o odpowiedź przedstawicieli zarządu, ewentualnie osób, które się tym zajmują, czy instytucji, które się tym zajmują, obecnych tutaj przedstawicieli. Na ile bierzecie państwo pod uwagę możliwość budowy łącznicy, ale do Skawiny, czyli przejęcie ruchu z linii kolejowej Kraków – Skawina – Oświęcim? To jest część ringu, ale jednocześnie możliwość udrożnienia tego transportu kolejowego. Pytanie jest takie: Czy jest na to szansa i czy jest taka techniczna możliwość? Czy w jakimś czasie rozważacie państwo obniżenie rzędnej torowiska do stacji podziemnej, co pozwoliłoby zrealizować projekt, o którym mówi pan przewodniczący, czyli nie stacji doczołowej, tylko stacji przelotowej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Na tym zakończyliśmy tę część naszego posiedzenia. Bardzo proszę pana ministra Macieja Łaskę o bardzo konkretne odniesienie się do kwestii, które były adresowane do pana ministra. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Mamy problem z łączem wideo, ale patrząc na...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Doskonale pana słyszymy, tak że bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Patrząc na szczegółowy zakres pytań, które zostały tutaj postawione, jako ministerstwo bardzo chcielibyśmy odpowiedzieć bardzo dokładnie. W związku z tym na wszystkie pytania, które zostały zawarte, w większości pytania państwa posłów, a w szczególności pytania pana ministra Polaczka i pana przewodniczącego, niezwłocznie odpowiemy na piśmie, jak tylko jeszcze raz przesłuchamy dzisiejsze posiedzenie Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. W takim razie niezwłocznie przekazuję głos panu prezesowi Strutyńskiemu. Bardzo proszę.

Prezes zarządu MPL im. Jana Pawła II Kraków-Balice Łukasz Strutyński:

Szanowni państwo, staram się na bieżąco wyłapywać wiele ważnych wątków, bo zajmujemy się nimi na co dzień. Oczywiście szczegółową informację prześlemy na piśmie, bo pytania są niezwykle precyzyjne i zadane bardzo w punkt. To adresuję też do pana ministra Polaczka. To absolutnie są kwestie, nad którymi się zastanawialiśmy. Mamy je przepracowane, ale żeby nie zostawić niedosytu, że wszystko będzie na piśmie, pozwolę sobie bardzo krótko odpowiedzieć.

Co do opieki nad drogą startową, to są eksperci wojskowi, to jest Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, który od lat współpracuje z lotniskiem i który nie idzie na żadne kompromisy, jeżeli chodzi o ocenę sytuacji. Podam przykład. Jako nowy zarząd w porcie mieliśmy ogromny apetyt, żeby robić drugą kategorię wcześniej, bo byliśmy przekonani, że jest to w naszym zasięgu, że nie możemy czekać na nową drogę startową, bo absolutnie podzielamy przekonanie, że projekt, który trwa już kilkanaście lat – a znamy przykłady z Heathrow: 30 lat, z Monachium: 20 lat – to nie jest sytuacja odosobniona na poziomie europejskim. Trwa to tak długo i trzeba być gotowym również z wariantami awaryjnymi. Bardzo chcieliśmy akurat drugą kategorię robić. Po pogłębionych badaniach georadarami, odwiertami, ugięciomierzami, różnymi innymi urządzeniami, których nazwy pewnie nawet nie znam, rekomendacja była prosta: nie róbcie tego, bo możecie pogorszyć stan techniczny. Nie było to dla mnie komfortowe, jeżeli po paru miesiącach pracy staję przed dziennikarzami i mówię: „Szanowni państwo, bardzo chcieliśmy, nie zrobimy, ale to dlatego, że nie idziemy na żadne kompromisy z bezpieczeństwem”. Zmieniły się uwarunkowania techniczne, możemy nie dogęszczać, dlatego to robimy. To właśnie na podstawie opinii ITWL-u, który nie idzie na żadne kompromisy, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, te badania są dwa razy do roku, więc one krocząco pokazują liczbę operacji. W tym momencie liczba, którą mamy zaplanowaną, to poziom ponad 90 tys. operacji w tym roku. Dwa razy w roku te badania pokazują kolejne okresy. Nie widzimy tutaj ryzyk, ale oczywiście szczegółowe informacje prześlemy państwu na piśmie.

Co do planu B, jeżeli chodzi o nawierzchnie lotnicze, byliśmy absolutnie zdeterminowani, żeby odpowiedzieć na pytanie, czy da się robić remont pod ruchem. Zresztą ze strony społecznej przez wiele lat wybrzmiewały tego rodzaju przykłady europejskie, gdzie taki remont pod ruchem był robiony. Dlatego wysłaliśmy naszych pracowników i współpracowników z misją w różne miejsca Europy, żeby zobaczyli, gdzie to było robione. Wiemy, że nie da się tego zrobić pod ruchem. Wiemy, że okres zamknięcia to minimum trzy miesiące. Mamy to naprawdę mocno przepracowane. Zresztą nawet strona społeczna nie kwestionuje naszych ustaleń, bo naprawdę mocno się do tego przyłożyliśmy. Byliśmy zdeterminowani, żeby ten plan robić, tzn. uważamy, że lotnisko musi być przygotowane również na sytuacje nieprzewidziane. Daj Boże, nie będzie drugiego covidu, gdzie będzie ograniczenie, ale pewnie nikt z nas się nie założy, że coś podobnego nie może się zdarzyć. Znamy chociażby sytuację z Bergamo. Tam była trochę inna droga startowa, asfaltowa, ale... zrył pas, też było – co prawda krótkie – zamknięcie lotniska.

Chcemy być przygotowani. Te prace trwają rok. To jest taki zakres czasu w tym momencie. Tak jak powiedziałem, za parę tygodni je skończymy.

Co do kontroli ULC-u, oczywiście przekażemy te informacje szczegółowo, ale w piątek zaczyna się kolejna. Jesteśmy pod czujnym okiem prezesa Juliana. Zapraszamy w piątek. Wiemy, że przyjeżdżacie, i wiemy, że robicie to państwo bardzo, bardzo wnikliwie.

Co do przygotowania operacyjnego, tutaj troszkę historii, bo ta dyskusja o nowym urządzeniu trwa wiele lat. Początkowo lotnisko miało samo kupować to urządzenie i prowadzić tę inwestycję. Tutaj udało się, ponieważ rzeczywiście trwało to wiele lat. Porozumieniem PAŻP przejął tę inwestycję. My też zadaliśmy sobie pytanie w relacjach z PAŻP, czy trzeba. Mówiąc krótko, trzeba, dlatego że urządzenie było po tak długim okresie eksploatacji, że nie mogliśmy sobie pozwolić na jakikolwiek kompromis, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo. To urządzenie po wielu latach trzeba wymienić.

Bardzo mocno pracowaliśmy natomiast razem z PAŻP – tutaj ogromne podziękowania dla pani prezes Jaworskiej, której dzisiaj z nami nie ma – żeby skrócić okres realizacji inwestycji, biorąc pod uwagę cały proces administracyjny, uzgodnienia. Dziękujemy też panu marszałkowi za szybkie procedowanie, panu wojewodzie za gotowość do szybkiego procedowania, bo zależy nam na czasie. Krócej się nie da. Jest w okresie optymalnym. Bardzo mocno rozmawialiśmy z przewoźnikami. W zeszły piątek odbyło się spotkanie z przewoźnikami. To kolejny etap tej dyskusji. W mojej ocenie przyjęli tę sytuację z ogromnym zrozumieniem. Znają uwarunkowania operacyjne, znają to urządzenie, wiedzą, że trzeba, a perspektywa certyfikacji do dwójki daje potem taki komfort, że nie tylko wymieniamy stare na nowsze, tylko stare na nowsze i lepsze. Mówiąc w dużym uproszczeniu, tak to wygląda. Oczywiście wszystkie aspekty, które poruszył pan minister, kwestie pomocy nawigacyjnych szczegółowo przedstawimy. To są pytania, które też sobie zadawaliśmy, bo dla nas są one kluczowe.

Kwestia oczyszczalni... Mówiąc bardzo krótko, od roku prowadziliśmy nasze wewnętrzne prace po to, żeby było krócej, bo mieliśmy przekonanie, że zlecenie tego na zewnątrz może ten czas wydłużyć. W tym momencie mamy już pozbierany szereg informacji. Szczegółowe informacje przekażemy na piśmie. Parę dni temu, w ubiegłym tygodniu wszczęliśmy postępowanie o wyborze wykonawcy pod studium wykonalności. Mówiąc krótko, robimy tutaj kolejny krok do przodu.

Autostrada i droga wojewódzka... Chciałem podziękować Policji i Ministerstwu Infrastruktury za gotowość do rozmowy o tym problemie. To, co możemy zrobić na szybko, to po pierwsze pilotaż, bo bywa niestety tak, że pasażer wjeżdża w szlaban, wtedy lotnisko na moment staje. Od zeszłego roku nawiązaliśmy taką współpracę i już kilka razy policja po prostu pilotuje techników PKP i jest to dużo sprawniejsze, dużo szybsze. Rozmawialiśmy o drózniku. Wiemy, że to jest z różnych powodów trudne, ale w tym momencie realizujemy projekt przeszkolenia naszych pracowników pod względem kierowania ruchem drogowym z uwzględnieniem przepisów, które szczegółowo to regulują.

Jeżeli chodzi o szczegółowe projekty kolejowe, mamy świadomość, że te głosy wybrzmiewają od wielu lat. Szczegółowo się w nie wsluchujemy. One były przez lotnisko parę razy analizowane. Chyba za dwa albo za trzy tygodnie mamy spotkanie strategiczne z PKP, więc chcemy poruszyć te kwestie, zobaczyć, gdzie się widzimy, jeżeli chodzi o plany rozwojowe sieci kolejowej.

Terminal przyloty mamy w tym momencie... Dwa lata temu jeszcze przez naszych poprzedników robiona była inwestycja polegająca na modernizacji toalet. Rok temu daliśmy dwie nowe karuzele, czyli jest to zwiększenie zdolności przelotowej z 1,8 tys. na 2,7 tys., ale przyglądnijmy się tym toaletom. Tam nie bardzo jest przestrzeń, żeby robić coś większego, natomiast z całą pewnością jest lepiej, niż było wcześniej.

Kwestie dronów... Pan dyrektor Trybus na bieżąco prowadzi te sprawy u nas na lotnisku. Mamy zidentyfikowane różne systemy ochrony przed dronami. Rozmawiamy również z PAŻP i z wojskiem odnośnie do współpracy w tym zakresie. Nie jest to temat prosty, dlatego że, mówiąc w dużym uproszczeniu, ingerencja kinetyczna na lotnisku jest trudna, a ingerencja magnetyczna ze względu na pomoce nawigacyjne jest momentami niemożliwa. W tym momencie prowadzone są prace nad systemami, które pozwalają na namierzanie operatora drona. To wydaje się najbardziej perspektywiczne, jeżeli chodzi o tę sferę. Być może będziemy pierwszym lotniskiem, na którym we współpracy wojska, PAŻP i Krakowa pokażemy, co można robić wspólnie, bo problem jest naprawdę poważny. Mamy świadomość wyzwań, które przed nami stoją, również przez to, że lotnisko ma charakter wojskowy.

To w dużym skrócie. Oczywiście szczegółowo odniesiemy się do wszystkich pytań na piśmie, bo ich katalog był bardzo duży.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Bardzo proszę... Myślę, że pan dyrektor Maciej Ostrowski. Bardzo proszę, panie dyrektorze. Zaraz po panu dyrektorze pani dyrektor Katarzyna Węgrzyn-Madeja.

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Krakowie Maciej Ostrowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, tak jak sobie zanotowałem, jeżeli chodzi o Trasę Balicką, co było pytaniem na samym początku, Trasa Balicka nie miała żadnego wpływu na nowe rozwiązanie komunikacyjne i połączenie z lotniskiem. To połączenie z lotniskiem było wypracowane. Już prawie dwa lata pracowaliśmy nad tym projektem wraz z lotniskiem i przedstawicielami wojska. To nam się udało, natomiast jeżeli chodzi o temat Trasy Balickiej, tutaj głos powinno zabrać miasto Kraków, bo to ono jest odpowiedzialne za realizację Trasy Balickiej.

Jeżeli chodzi o to, o co zapytał pan przewodniczący, czy możemy jakoś doraźnie udrożnić ten ruch, który dzisiaj się odbywa, powiem tak. Czekajmy na koniec III kwartału, początek IV kwartału. Uwolnimy wtedy węzeł Mistrzejowice. Uruchomimy i zafunkcjonuje pełny ring krakowski, co będzie sytuacją taką, że przejdziemy wtedy w relacji tranzytu wschód-zachód, czyli Katowice – Rzeszów, Rzeszów – Katowice, prawdopodobnie północną obwodnicą Krakowa i uwolni się A4. To jest dzisiaj klucz dla naszego ruchu i w ogóle dla A4, która dzisiaj niestety w wielu godzinach jest – zależnie od strony – zakorkowana. To będzie przełom III i IV kwartału. Uwolnienie, uruchomienie węzła Mistrzejowice, na który będziemy państwa zapraszać, pokaże, jak ruch się rozłoży, bo wtedy będzie pełen ring krakowski. To jest to, co już możemy powiedzieć. Za rok, w marcu, będzie podniesienie bramek, czyli nie będziemy pobierać opłat na Stalexporcie. To też powinno przyspieszyć.

Głos z sali:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Krakowie Maciej Ostrowski:

Może nie na tej części. Tak naprawdę tutaj będą się poruszać lokalni, czyli Krzeszowice, Olkusz, natomiast będziemy bardzo uważnie patrzeć, jak zachowa się A4, czyli południowe podbrzusze Krakowa, po uruchomieniu rynku. To, panie przewodniczący, panie pośle, będzie kluczem.

Jeżeli chodzi o Beskidzką Drogę Integracyjną, to, tak jak powiedział pan przewodniczący, chcę się pochwalić, bo powiem szczerze, że BDI jest naszym flagowym projektem, który zaczęliśmy, który dość długo czekał na realizację, jak przypomina pan poseł Marek Sowa. On idzie dobrze. Chcę powiedzieć, że pierwszy odcinek, zwłaszcza od Bielska-Białej, czyli od Kóz do Bulowic, mamy dzisiaj trzy miesiące przed czasem, jeżeli chodzi o dokumentację. To jest rzadkością. Idzie to naprawdę bardzo sprawnie. Ostatnio mieliśmy posiedzenie, spotkanie z panem dyrektorem Jakubiakiem, z wszystkimi firmami, które projektują, bo chcę przypomnieć, że to idzie w systemie tradycyjnym, czyli oddzielnie projekt do otrzymania ZRID-u, oddzielnie budowa. Wszystkie firmy idą zgodnie z harmonogramem, oprócz tej pierwszej, która wyprzedza realizację o trzy miesiące. Mamy nadzieję, że pod koniec tego roku, na początku następnego, 2027 r., składalibyśmy ZRID na pierwszy odcinek, co jest bardzo ważne.

Jeżeli chodzi natomiast o połączenie z węzłem, jeżeli chodzi o BDI, to już jest sprawa dróg wojewódzkich. Chcę powiedzieć, że jeżeli chodzi o drogi wojewódzkie, to dobrze współpracujemy nad rozwiązaniem przy Balicach, przy węźle balickim, przy całej A4. Jeżeli chodzi o komunikację, tu jest ścisła współpraca. Ostatnio byliśmy z panią dyrektorem, z panem dyrektorem w mieście Kraków, gdzie omawialiśmy kwestie strategiczne, jeżeli chodzi o rozwój miasta. Dowiedzieliśmy się o planach w stosunku do Trasy Balickiej i innych rozwoju. Nawet dzisiaj rano mieliśmy spotkanie z miastem, jeżeli chodzi o metro, stację Opatkowice, czyli to, co będzie kiedyś planowane czy już jest planowane przez miasto Kraków, a co dotyka tkanekę generalnej dyirekcji. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie dyrektorze, i zapraszam panią dyrektor.

Dyrektor ZDW w Krakowie Katarzyna Węgrzyn-Madeja:

Szanowni państwo, à propos otwarcia bramek na autostradzie, też się cieszymy, bo mamy nadzieję, że to ściągnie ruch z drogi wojewódzkiej nr 780. Nie ukrywam, mówiłam tu państwu

o wynikach GPR-u z 2020 r., bo jeszcze nie mamy aktualnych z zeszłego roku, natomiast na drogę nr 780 mamy ruch blisko 15 tys. pojazdów na dobę, a więc jeszcze większy.

Wracając do rozwiązań, które projektujemy, moja wypowiedź zmierzała w tym kierunku, że liczymy, że na projektowaną nową drogę przerzuci się cały ruch tranzytowy. Dlatego powiedziałam, że zostanie duży ruch na obecnym układzie komunikacyjnym, żeby podkreślić jego konieczność utrzymania jako drogi publicznej. To po pierwsze. Po drugie, droga ta obsługuje również dostęp do terenów wojskowych, a po trzecie, obsługuje szereg instytucji i firm, które w tej chwili funkcjonują. Oczywiście będzie to również dojazd do lotniska. Stąd moja wypowiedź dążyła ku temu, że obie te drogi będą musiały pozostać publiczne. Nową drogę nr 774 przerzucano na wschodnią część autostrady, natomiast obecna droga nr 774, czy to droga powiatowa, czy to droga gminna..., ale dalej droga publiczna.

Jeżeli chodzi o połączenie, to rzeczywiście mamy wypracowane warianty połączenia Skawiny z BDI. Zakończyliśmy etap specyfikacji, która wyłoniła te warianty, STEŚ, czyli Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe. Pod koniec tego roku zaplanowane mamy ogłoszenie kolejnego etapu prac projektowych, czyli wykonanie wielowariantowej koncepcji i uzyskanie decyzji środowiskowej. To jest połączenie węzła Sułkowice z obwodnicą Skawiny, która ostatecznie łączy się z DK44 i prowadzi aż do węzła autostradowego Skawina. Takie połączenie jest planowane w zamian za drogę wojewódzką nr 953, bo, jak państwo wiecie, ta droga wojewódzka nie spełnia tam parametrów, jest wąska, kręta, więc szukamy innych rozwiązań, żeby takie połączenie wypracować.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

A w jakim terminie może powstać?

Dyrektor ZDW w Krakowie Katarzyna Węgrzyn-Madeja:

Jeżeli chodzi o terminy, myślę, że one są jeszcze odległe, dlatego że przed nami DUŚ-ka, na którą trzeba założyć ok. dwa, dwa i pół roku, tyle samo na projekt budowlany i ZRID. Rozpoczęcie budowy będzie najwcześniej za ok. pięć lat.

Jeżeli chodzi o przyspieszenie prac wokół lotniska, z drogą wojewódzką jesteśmy bardzo mocno zaawansowani. W przyszłym roku chcemy wbić łopatę i rozpocząć prace budowlane. Nie ukrywam, nie chciałabym wykonywać żadnych ruchów na tej sieci, bo wtedy zablokujemy sobie dojazd do lotniska. Prace wykonywane na istniejącej tkance muszą być robione wtedy, kiedy mamy zapewnioną alternatywę dojazdu, a tutaj, wykonując prace na drodze nr 774, tylko utrudnimy. Szanowni państwo, przy każdej pracy, czy to nad kawałkiem nowego pasa, czy to nad przebudową skrzyżowania, procedura jest taka sama. DUŚ-ka, projekt budowlany, ZRID... Czekają nas cztery lata projektowania, zanim zrobimy cokolwiek na tej infrastrukturze.

Jedynym rozwiązaniem, czasem bardzo skutecznym, jest pomyślenie o zmianie organizacji ruchu, ale nie ukrywam, że siedzieliśmy nad tym już wiele razy, dyskutowaliśmy z koleją i z lotniskiem. W obecnej sytuacji naszym zdaniem wypracowane rozwiązanie jest najlepsze z możliwych na tej tkance, którą mamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję uprzejmie, pani dyrektor. Były także pytania do pana prezesa Rottera. Bardzo proszę, panie prezesie. Udzielam panu głosu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Julian Rotter:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, panowie prezesi, na wstępie tylko zaznaczę, że jest ze mną pan dr Bartosz Świerzewski, p.o. wiceprezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który nota bene specjalizuje się w nawierzchniach lotniskowych.

Tak jak wspomniał pan minister Maciej Lasek, szczegółowych odpowiedzi udzielimy na piśmie, niemniej pragnę uspokoić Wysoką Komisję, a także pasażerów, ponieważ wraz z zarządem Kraków Airport z panem prezesem Łukaszem Strutyńskim na czele jesteśmy w ciągłym kontakcie. Często mówi się o zrównoważonym rozwoju, jednakże jeżeli chodzi o Kraków Airport, dla nas najważniejszy jest bezpieczny rozwój transportu lotniczego właśnie w tym porcie lotniczym.

Tak jak wspomniał pan minister Jerzy Polaczek, w grudniu 2024 r. w Polsce odbywała się inspekcja standaryzacyjna Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Odwiedziliśmy również Kraków Airport, gdzie była dokładnie analizowana droga startowa. Wdrożyliśmy specjalny program nadzoru. Co najmniej raz na trzy miesiące odbywają się

inspekcje, gdzie analizujemy stan nawierzchni. Dodatkowo pragniemy poinformować, że mamy plany, aby na stałe jeden inspektor Urzędu Lotnictwa Cywilnego był w Krakowie. Przygotowujemy do tego infrastrukturę, ponieważ mamy nasze biuro również w Krakowie. To pozwoli na to, aby jeżeli tylko zajdą jakiejkolwiek okoliczności wskazujące na to, że jakieś operacje są zagrożone, ruch od razu został przekierowany.

Tak jak wspomniał pan prezes Łukasz Strutyński, w piątek odbywa się kolejna kontrola, w której również będę brał udział. Jest to dla nas najwyższy priorytet. Mamy pewne rozwiązania, które sprawiają, że, tak jak wspomniałem, jeżeli będą jakiejkolwiek wątpliwości pod kątem bezpieczeństwa, prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego od razu będzie reagował. Bardzo się cieszę, że zarząd Kraków Airport ma takie samo myślenie: przede wszystkim bezpieczeństwo. Na bieżąco analizujemy również zdarzenia w systemie europejskim ACARS. Tak jak wspomniałem, Kraków Airport jest pod specjalnym nadzorem.

Cieszę się również, że ostatnio do zespołu dołączył pan prezes Bartosz Świerzewski, który jest ekspertem w tej dziedzinie. Cieszymy się, że jest bardzo dobra współpraca z zarządem. Mamy pewność, że jeżeli w przyszłości cokolwiek się wydarzy, zareagujemy na bieżąco. Mogę jednak zapewnić, że w trakcie kontroli w 2025 r. nie wykazano żadnych nieprawidłowości w tym zakresie.

Dodam więcej. Eksperci EASA, Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, byli pod ogromnym wrażeniem całego systemu wdrożonego w Krakowie, wymiany tych płyt. To jest ewenement na skalę europejską. Naprawdę bardzo się cieszę, że tak do tego podchodzimy, ponieważ wszyscy jesteśmy świadomi, jak wygląda droga startowa w Krakowie. Jesteśmy tego świadomi i reagujemy na bieżąco.

Pozwolę sobie jeszcze oddać głos, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, panu wiceprezesowi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Panie prezesie, bardzo proszę.

Pełniący obowiązki wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Bartosz Świerzewski:

Dzień dobry państwu. Bartosz Świerzewski, p.o. wiceprezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W ramach uzupełnienia prezesa Juliana chciałbym dodać, że oczywiście mamy tę kontrolę raz na kwartał, natomiast podstawą do określenia stanu nawierzchni lotniskowych jest właśnie badanie nośności. Na podstawie tych badań, m.in. Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych, i metody klasyfikacyjnej – jest to metoda ACN-PCN – określana jest bieżąca sytuacja na drodze startowej. Jest to oczywiście sytuacja dynamiczna, ponieważ liczba operacji nie jest stała. Jest ona uzależniona od liczby klasyfikacyjnej nawierzchni, ta z kolei jest uzależniona właśnie od warunków dotyczących nośności, od podbudowy, od szczepności, w tym mikro- i makrotekstury. Jeżeli więc na przykład warunki w trakcie „Akcji Zima”, szczególnie przechodzenie przez zero, powodują, że nośność, ewentualnie szorstkość zmienia się, również parametr dotyczący liczby operacji ulega zmianie. Dlatego też odpowiadając na pytanie ministra Polaczka, powiem, że ta liczba jest liczbą zmienną i zmienia się w zależności od dynamicznych warunków, które mamy na drodze startowej.

Warto też dodać, że nasze kontrole, które przede wszystkim dotyczą oczywiście infrastruktury lotniskowej, w tym właśnie nawierzchni lotniskowych, również bazują na kwestiach związanych z równością na tej drodze, ponieważ technologia wymiany płyt, która jest bez wątpienia ewenementem nie tylko na skalę europejską, ale również na skalę światową... Ten reżim czasowy, który jest zadany do wymiany tych płyt, wpływa również na kwestie związane z równością. Warto też dodać, że zarządzający portem lotniczym na bieżąco monitoruje te parametry i podejmuje działania związane chociażby z frezowaniem pewnych elementów tych płyt, żeby ta równość była zachowana.

Podsumowując, nawierzchnie lotniskowe mamy pod stałą kontrolą, jesteśmy w ciągłym kontakcie z lotniskiem i, tak jak tu było wspomniane, chociażby w przyszły piątek wybieramy się na lotnisko, żeby kolejny raz sprawdzić ten stan, oczywiście bazując na bieżących badaniach i danych, które przekazuje zarządzający lotniskiem.

Na koniec dodam, że w instrukcji operacyjnej lotniska są szczegółowo opisane procedury, które zatwierdził. Procedury te mówią właśnie o sytuacjach krytycznych, tzn., jeżeli pojawi się sytuacja związana z uszkodzeniem nawierzchni lotniskowych, która mogłaby powodować realne niebezpieczeństwo w wykonywaniu operacji lotniczych, wówczas zarządzający lotniskiem jest zobowiązany podejmować takie działania. Jak wskazuje praktyka, były sytuacje,

w których zarządzający podejmował takie działania, co potwierdza nie tylko formalne przygotowanie i zatwierdzenie tych procedur, ale również ich realne wdrożenie w życie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Bardzo serdecznie dziękuję panu prezesowi Strutyńskiemu, panu wiceprezesowi Kardaśkiemu oraz wszystkim współpracownikom ze strony portu lotniczego za umożliwienie...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, nie udzielam panu głosu. Bardzo proszę o to, żeby pan opuścił... Nie udzielam panu głosu.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Mam pytanie do pana prezesa Strutyńskiego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, zakończyłem dyskusję.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

To bardzo ważne pytanie do pana prezesa Strutyńskiego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zakończyłem dyskusję. Bardzo proszę, żeby pan opuścił to miejsce.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie opuszczę tego miejsca. Nie wiem, dlaczego...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo... Dobrze, niech pan stoi.

Panie prezesie, bardzo serdecznie dziękuję za umożliwienie przeprowadzenia posiedzenia Komisji tutaj, w porcie lotniczym. Bardzo dziękuję za przekazane wszystkie informacje, plany inwestycyjne, za możliwość bezpośredniego zapoznania członków Komisji ze stanem w praktyce funkcjonowania lotniska, z prowadzonymi pracami zwłaszcza w obszarze drogi startowej, co do której wszyscy podzielamy troskę o to, aby funkcjonowała bez żadnych zakłóceń.

W imieniu naszej Komisji życzę państwu, aby wszystkie działania, które państwo podejmiecie, były prowadzone z sukcesem. Co do sprawności, nie mamy żadnych wątpliwości, że będą prowadzone sprawnie, natomiast w imieniu pasażerów korzystających z tego lotniska jak najbardziej deklaruje, że będziemy wspierać wszystkie plany, które będziecie państwo realizować, dlatego że, tak jak powiedziałem w swojej pierwszej wypowiedzi, jest to inwestycja strategiczna, dotycząca również możliwości podwójnego zastosowania, a w związku z tym niezwykle ważna z punktu widzenia nie tylko regionu, ale także bezpieczeństwa naszego państwa.

Bardzo serdecznie dziękuję przedstawicielom instytucji, Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Szczególnie serdecznie dziękuję dyrektorowi Oddziału GDDKiA w Krakowie, panu Maciejowi Ostrowskiemu, pani dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, pani Katarzynie Węgrzyn-Madei, za bardzo kompleksowe, szerokie informacje dotyczące również tego, co z kolei jest niezwykle istotne dla pasażerów, czyli bezpiecznego dotarcia do portu lotniczego i opuszczenia tego terenu po operacji lotniczej.

Szanowni państwo, zamykam wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Życzę państwu dobrego popołudnia. Dziękuję.