

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 239)

z dnia 27 maja 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 239)

27 maja 2026 r.

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

– informacja ministra infrastruktury na temat realizacji inwestycji Port Polska.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Lasek** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze współpracownikami, **Paweł Buc** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Filip Czernicki** prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Jarosław Wąsowski** dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, **Maciej Wilk** prezes zarządu Stowarzyszenia „Tak dla CPK” wraz ze współpracownikami, **Marek Leśniewski** członek Stowarzyszenia Mieszkańców i Sympatyków Wsi Annowo wraz ze współpracownikami.

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

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

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich naszych znakomych gości zaproszonych na posiedzenie Komisji. W szczególności bardzo serdecznie witam pana ministra Macieja Łaskę, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego. Witam pana ministra wraz z szeroką reprezentacją MI, w szczególności z dyrektorem Biura Pełnomocnika Rządu do spraw CPK, panią Iwoną Zalewską-Malesą. Bardzo serdecznie witam reprezentację Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Jest z nami pan Paweł Buc, zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych.

Witam bardzo szeroką reprezentację Centrum Unijnych Projektów Transportowych z panią dyrektorką Joanną Lech oraz panią Sylwią Cieślak-Wilk, zastępcą dyrektorki, panią Ewą Karasińską, dyrektorką Departamentu Transportu Kolejowego, oraz panią Anną Sową-Kwiatkowską, naczelnik Departamentu Transportu Kolejowego CUPT. Niezwykle serdecznie witam bardzo szeroką reprezentację spółki Centralny Port Komunikacyjny z panem prezesem Filipem Czernickim na czele. Panie prezesie, witam bardzo serdecznie. Witam również pana prezesa Marcina Michalskiego. Witam bardzo serdecznie, panie prezesie. Witam również pana prezesa Piotra Rachwałskiego. Witam bardzo serdecznie. Witam pana prezesa Dariusza Kusia. Witam bardzo serdecznie. Witam również Marcina Michalskiego, członka zarządu ds. finansowych. Bardzo serdecznie witam panią Katarzynę Sikorę, dyrektorkę Biura Projektów Unijnych, pana Pawła Rogosza, dyrektora Pionu Finansowego. Witam również pana Piotra Borysa, dyrektora podprogramu kolejowego, pana Michała Jasiaka, zastępcę dyrektora podprogramu. Witam również pana Michała Ćwika, dyrektora podprogramu lotniskowego, oraz pana Artura Mazurka, zastępcę dyrektora podprogramu lotniskowego ds. operacyjno-handlowych.

Mam nadzieję, że dobrze przeczytałem, a jeżeli nie, to bardzo serdecznie proszę o wybaczenie ewentualnych niedociągnięć, ponieważ ta reprezentacja jest niezwykle szeroka. Bardzo za to dziękuję, ale wtedy tworzy to pewną niedoskonałość i pokazuje pewne niedoskonałości prowadzącego posiedzenie. Tak czy inaczej witam państwa bardzo serdecznie.

Witam również reprezentację Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie z panem Jarosławem Wąsowskim na czele, a także naszych partnerów społecznych. Są z nami pan Janusz Zubrzycki, przedstawiciel Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu, oraz członkowie Stowarzyszenia Mieszkańców i Sympatyków Wsi Annowo: pan Marek Leśniewski,

pani Anna Leśniewska, pan Janusz Miąsko i pan Krzysztof Chociaj. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, przedmiotem posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat realizacji inwestycji Port Polska. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę uwag, wobec czego przystępujemy do realizacji zaplanowanego porządku.

Bardzo proszę pana ministra Macieja Laska o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Panie ministrze, oczywiście doskonale zna pan naszą Komisję, jest pan częstym gościem, więc wie pan, że jeżeli będzie potrzeba – a pewnie będzie – zabrania głosu przez współpracowników, to oczywiście bardzo proszę, żeby pan minister również wskazywał osoby, które będą zabierały głos. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie infrastruktury, pełnomocnik rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego Maciej Lasek:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, bardzo dziękuję w ogóle za to posiedzenie Komisji, bo przy każdej dużej inwestycji infrastrukturalnej realizowanej w dużej mierze ze środków publicznych w dobrym tonie jest cykliczne przedstawianie postępów z takiej inwestycji. Rozmawiamy o programie inwestycyjnym Port Polska. Za chwileczkę przedstawiciele zarządu za zgodą pana przewodniczącego przedstawią szczegółowe informacje na temat stanu zaawansowania prac, jakie prowadzimy, związanych z budową nowego lotniska, jak i siecią kolei dużych prędkości, ale w pierwszej kolejności chciałem przypomnieć, jakie są nasze ogólne priorytety.

To może zabrzmieć dość prosto czy tanio, ale po pierwsze, proszę państwa, człowiek. Nasze podejście do tego programu inwestycyjnego bazuje na założeniu, że niezbędne inwestycje celu publicznego mogą powstawać tylko w poszanowaniu społeczności lokalnych, mieszkańców obszarów inwestycji i ich bezpośredniego otoczenia. Co to znaczy? To nie znaczy, że nie można tego realizować, ale dzisiaj mamy taką sytuację i myślę, że każdy – czy ten, czy poprzedni, czy następny – rząd będzie spotykał się z tym, że każda inwestycja celu publicznego gdzieś dotyka, przede wszystkim bardzo mocno wpływa na ludzi, czy to jest nowa kolej, czy to są nowe drogi, czy to jest lotnisko, czy jest to choćby elektrownia atomowa. Istotne jest to, żeby starać się prowadzić możliwie otwarty i uczciwy dialog.

Dlatego właśnie wznowiliśmy wcześniej już zamknięty „Program dobrowolnych nabyć”, aby każdemu z mieszkańców obszaru, który obejmuje decyzja lokalizacyjna dla lotniska, dać możliwość zdecydowania się, żeby zbyć swoją nieruchomości w PDN. Wielokrotnie tu o tym rozmawialiśmy. To jest nowy pomysł, realizowany, wymyślony jeszcze przez naszych poprzedników, ale kwestia jest zawsze w realizacji. Przez ten czas, od wznowienia PDN, nabyliśmy drugie tyle nieruchomości i ziemi, co – chyba nie muszę nikogo przekonywać – zmniejszyło poziom napięcia społecznego związanego z tym projektem, bo zmniejsza liczbę osób czy podmiotów, wobec których prowadzone będzie postępowanie wywłaszczeniowe, a w zasadzie w tej chwili prowadzone jest postępowanie wywłaszczeniowe.

Osobiście uważam – myślę, że jak wszyscy pracownicy spółki – że ta podjęta praktycznie dwa lata temu decyzja, żeby ten program wznowić, wyjść do ludzi, rozmawiać z nimi, była bardzo dobra. Nie udało się przekonać wszystkich. Nad tym oczywiście ubolewam. Myślę, że każdy z nas chciałby, żeby przekonać wszystkich, żeby z radością sprzedali swoje nieruchomości. Nie. Wiemy, jak to wygląda, natomiast nie można występować wobec obywateli, wobec mieszkańców z pozycji siły. Staraliśmy się nie propagować takiego wizerunku spółki i to nam się udało.

Uruchomiliśmy również „Kolejowy program dobrowolnych nabyć”. Wszyscy pamiętamy, że również na linii kolejowej było dużo niepokojów i związanych z tym napięć społecznych. 80% nieruchomości, które zostały zakwalifikowane do KPDN, zostało już nabyte na odcinku Warszawa – Łódź. Część z tych nieruchomości nie została nabyta przez spółkę, a wynika to z tego, że mają nieuregulowaną sytuację prawną – to może być problem – jednocześnie oczywiście nie wszyscy się zdecydowali, ale tak naprawdę z 206 nieruchomości do programu zgłosiło się 196 posiadaczy takich nieruchomości. 169 zostało zakupionych.

Nadaliliśmy też bieg „Strategii obszaru otoczenia” w ścisłej współpracy z samorządami regionu. Wszyscy wiemy, przed czym dzisiaj stoją samorządy, więc plany ogólne... Nasi planiści ze spółki starają się współpracować i są do dyspozycji również władz samorządowych tych 18 gmin, które wchodzi w obszar najbliższego otoczenia.

Co jeszcze? To są miękkie kompetencje, które udało nam się tutaj poprawić, tak można byłoby powiedzieć. Od razu mówię, nie wszystko jest tak różowe, nie wszystko jest tak piękne.

Zawsze w inwestycji celu publicznego znajdują się osoby, które będą czuły się pokrzywdzone. Bardzo z tego powodu ubolewam. Szukaliśmy zawsze i tutaj widziałem, ile nasi koledzy, panowie prezesi, panowie dyrektorzy, pracownicy spółki Centralny Port Komunikacyjny, poświęcili energii i czasu, żeby spotkać się z ludźmi i rozwiązywać te problemy.

Tak jak powiedziałem – po pierwsze, człowiek. Drugim elementem jest finansowanie, czyli prawda dotycząca finansowania, prawdziwy program inwestycyjny na prawdziwych pieniądzach. Tylko wtedy możemy to realizować, kiedy środki na realizację tego programu są możliwe. Tutaj również, szanowni państwo, nie jest tak, że pieniądze leżą na ulicy, czy są po prostu na wyciągnięcie ręki. Myślę, że dzisiaj nie ma znaczenia, czy jesteśmy w centrum sporu politycznego, po lewej stronie, czy po prawej, jeżeli chodzi o politykę.

Wszyscy wiemy, ile elementów, ile wyzwań przed nami stoi. To jest nie tylko budowa nowoczesnej infrastruktury w ramach programu inwestycyjnego Port Polska, ale to również wszystkie prace, które choćby na liniach kolejowych są prowadzone przez Polskie Linie Kolejowe, przez PKP PLK pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury i pana ministra Piotra Malepszaka. To są konkretne realizacje, które już dzisiaj widzimy. Kolej przeżywa renesans, jeżeli chodzi o chęć skorzystania przez podróżnych z tego rodzaju transportu.

Niestety rywalizujemy również z takimi inwestycjami jak inwestycje energetyczne, choćby inwestycje w pierwszą elektrownię atomową, czy w zbrojenia. Staramy się pozyskiwać środki z każdego możliwego, dostępnego źródła, jakie tylko jest możliwe, i to realizujemy. Na pewno koledzy powiedzą o tym, czy te przetargi o wartości 40 mld zł ogłoszone w zeszłym roku to jest dowód na to, że ten program jest realizowany.

Ostatnia rzecz, o której chciałem wspomnieć, to jest zgoda. Taką inwestycję można realizować w zgodzie z branżą czy choćby z samorządami. O samorządach i problemach ludzkich rozmawialiśmy, natomiast co do zgody w branży, myślę, że wszyscy państwo wiedzą, że prowadzimy w tej chwili projekt Zintegrowanej Sieci Kolejowej, realizowany wspólnie przez spółkę realizującą program Port Polska i Polskie Linie Kolejowe. Chciałem bardzo mocno zwrócić na to uwagę. To są dwie firmy, które jeszcze trzy lata temu darły ze sobą koty, z których jedna drugą zgłaszała do prokuratury, że nie chce współpracować albo że po prostu tutaj nie ma możliwości współpracy. Ba, można było powiedzieć, że rywalizowały na tych samych przebiegach. Dzisiaj wspólnie z PKP PLK planujemy najnowocześniejszą, prawdziwą nowoczesną sieć kolejową na miarę programu, który pozwolił wybudować w Polsce nowoczesną sieć autostrad i dróg ekspresowych. Kolej w Polsce nigdy tego nie miała. My to przygotowujemy. W czerwcu będzie prezentacja tego programu. Nie byłoby to jednak możliwe bez współpracy spółki Centralny Port Komunikacyjny, Polskich Linii Kolejowych i naszych partnerów samorządowych czy społecznych, z którymi pracujemy. To jest pierwszy element.

W branży lotniskowej odeszliśmy od podejścia: lotnisko krajowe kontra lotnisko regionalne. Nie da się tego zrobić inaczej niż współpracując. Lotnisko krajowe, którym będzie nowe lotnisko w Baranowie... Przewidujemy, że ten udział w ruchu będzie docelowo na poziomie ok. 30–35% całego ruchu, bo tak samo rozwijają się lotniska regionalne. Nie zamierzamy kanibalizować tego ruchu, tylko zamierzamy podzielić ten ruch tak, żeby ci, którzy chcą latać z miejsca, z którego mają najbliżej, nie musieli wsiadać w kolej dużych prędkości i jechać do centrum Polski, żeby stamtąd polecieć. Niech polecą najbliżej. Dla takiego modelu badania, które zostały przeprowadzone, jeżeli chodzi o ruch i cały biznes, który jest z tym związany, wszystko się sprawdza. Nowe lotnisko będzie rentowne w zasadzie po pierwszym roku.

Tak jak powiedziałem, jest jeszcze współpraca z samorządami. Uważam, że takie inwestycje można realizować tylko w porozumieniu z samorządami, i to zarówno szczebla gminnego, jak i powiatowego, jak i na poziomie województwa. Takie jest właśnie nasze podejście. Nawet dzisiaj mieliśmy bardzo burzliwą, ale bardzo cenną dyskusję z jednym z samorządów z południowej Polski na temat przebiegu linii kolejowych i znaleźliśmy wspólne rozwiązanie, nie pokazując im, jak ma przebiegać kolej albo jak oni powinni prowadzić swoją inwestycję, tylko dogadując się co do tego, w jaki sposób możemy im pomóc, w jaki sposób oni mogą pomóc nam i jaki będzie najlepszy efekt.

Kończąc ten przydługi wstęp i przechodząc do merytorycznych przedstawień przygotowanych przez moich kolegów z zarządu spółki, mogę państwu powiedzieć tak. Da się współpracować. Można znaleźć rozwiązania nawet w trudnym temacie. Można nawet wygasić emocje w miejscach, w których te emocje wydawałyby się nie do wygaszenia. Mam nadzieję, że w tym duchu, w taki sposób będziemy prowadzili ten projekt, bo, proszę państwa, to jest projekt nie

na cztery, pięć, sześć lat. To jest projekt na dekady. Jeżeli popatrzymy na rozwój sieci kolejowej, którą chcemy budować, na plan rozwoju, najpierw wybudowania, uruchomienia, przeniesienia całego ruchu z Lotniska Chopina na lotnisko w Baranowie, a potem na rozbudowę tego lotniska tak, żeby to było dostosowane do pojawiających się potrzeb, to jest to projekt na dekady i jako taki powinien być realizowany, zgodnie z przyjętymi założeniami, harmonogramami, za co tutaj spółce bardzo, bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, jeżeli mógłbym prosić, przekazałbym głos panu prezesowi Czernickiemu, a potem jesteśmy oczywiście gotowi do odpowiedzi na wszystkie pytania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze.

Panie prezesie, bardzo proszę o zabranie głosu. Oczywiście, jeżeli będzie potrzeba zabrania głosu przez współpracowników pana prezesa, również proszę sygnalizować. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Filip Czernicki:

Dzień dobry, panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, panie posłanki i panowie posłowie. Bardzo dziękujemy za dzisiejszą możliwość zaprezentowania statusu prac i tego, jak postępuje zaawansowanie w naszym projekcie. Ogromnie cieszę się, ponieważ możemy zaprezentować wiele bardzo pozytywnych informacji.

Chciałbym podkreślić olbrzymie zaangażowanie zespołu. Mamy do dyspozycji świetnych fachowców i bardzo zmotywowany zespół, który bardzo intensywnie pracuje. Proszę mi wierzyć, jest to kultura pracy na tyle wysoka, że możemy spodziewać się więcej, niż jest to standardowo przewidziane, stąd wiele naszych działań mocno przyspieszyliśmy. Udało się też zaktywizować współpracę. To jest coś, o czym mówił też pan minister.

Chciałbym, abyśmy zaprezentowali dosłownie dwa słowa wstępu ode mnie, natomiast później chciałbym podzielić tę prezentację na cztery bloki. Pierwszy to status prac związanych z budową lotniska, następnie kwestie związane z koleją – nie tylko w zakresie tych inwestycji, które robimy, ale też w zakresie programów, projektów związanych z rozwojem kolejnictwa – następnie finansowanie, a na końcu blok tematyczny związany z nieruchomościami i rozwojem otoczenia lotniska.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o cele, z czego na pewno świetnie zdajecie sobie państwo sprawę, mamy trzy równorzędne cele. Nie chcemy ich wartościować. One muszą być realizowane równolegle i muszą być realizowane w pełnej współpracy i koordynacji.

Po pierwsze, mówimy tu o lotnisku, które już w najbliższych miesiącach wejdzie w fazę inwestycyjną. Prace przygotowawcze trwają już od dłuższego czasu, natomiast w tej chwili rzeczywiście jesteśmy na ostatniej prostej do tego, aby zacząć ciężkie prace w terenie, a zatem będzie można na bieżąco obserwować postępy w tej inwestycji.

Po drugie, jeśli chodzi o kolej, jak państwo wiecie, tutaj była największa zmiana w podejściu do tego programu. Za chwilę koledzy opowiedzą więcej szczegółów, natomiast proszę pamiętać, że to jest pierwsza faza, o której mówimy dzisiaj, i linia Y jest tylko w fazie realizacyjnej, jest pierwszą fazą naszego projektu, a nie jedyną. Wiele prac studialnych i prac przygotowawczych już jest mocno zaawansowanych. To, na co postawiliśmy, w szczególności tutaj, to jest pewien realizm i konsekwencja w działaniu, tak abyśmy priorytetowo traktowali te odcinki i zadania inwestycyjne, które są najpilniejsze.

Wydaje się, że to, co z kolei zostało niedocenione, niezauważone, ponieważ poczyniliśmy pewne oszczędności... Wydawać się mogło, że jest tutaj zmiana w podejściu, ale jeśli chodzi o otoczenie inwestycji i jeśli chodzi o wszystkie przedsięwzięcia strictly biznesowe wokół lotniska, będziemy poszukiwali partnerów. Nie we wszystkie te przedsięwzięcia musimy angażować budżet i Skarb Państwa. Środki publiczne musimy traktować z najwyższą ostrożnością i nie traktować ich jako jedyną możliwą formę finansowania. Tam, gdzie mamy strictly biznesowe przedsięwzięcia, powinniśmy zapraszać zarówno merytorycznych partnerów, jak i inne spółki Skarbu Państwa. Nie wszystko musi być finansowane wprost z tego programu.

Cele pewnie też są państwu dobrze znane, więc króciutko. Planowane na koniec 2032 r. otwarcie lotniska jest podtrzymane. Jak państwo wiecie, to ważna decyzja lokalizacyjna, ważna decyzja środowiskowa. W najbliższych tygodniach spodziewamy się pozwolenia na budowę. Pozwolenie na prace przygotowawcze już mamy, a zatem rzeczywiście nic nie stoi na przeszkodzie, aby rozpocząć inwestycję. Jest wybrany wykonawca dla palowania, więc ten pierwszy etap inwestycji za chwilę się rozpocznie.

Jeśli chodzi o kolej dużych prędkości – pan minister wspominał – większość gruntów już jest nabyta. To jest też olbrzymia różnica w podejściu. Postanowiliśmy przy zachowaniu jak największego spokoju społecznego i poszanowaniu lokalnych społeczności, mieszkańców jak najwięcej tych nieruchomości nabyć w procedurze dobrowolnego nabycia. Zdajemy sobie sprawę, jak wiele emocji będzie budził ten proces wywłaszczeń, i chcieliśmy, aby dotyczył on jak najmniejszej liczby osób. Oczywiście nie da się go w 100% uniknąć, ale mitygacja tego ryzyka bardzo cieszy mnie osobiście i zarząd, bo zdaje się, że tutaj olbrzymie zainteresowanie „Programem dobrowolnych nabyć” pozwoliło nam zmitigować wiele niepotrzebnych napięć społecznych.

Jeśli chodzi o potencjał tego terenu, bardzo dobra i bardzo cenna jest też oczywiście współpraca z lokalnymi samorządami. To wiele samorządowców, oczywiście nie tylko z najbliższych terenów gminy: Teresin, Wiskitki, Baranów, ale też powiatów: Sochaczew, Żyrardów, Grodzisk. Jesteśmy w stałym, bieżącym kontakcie, który pozwala nam zaadresować wszystkie bolączki lokalnych samorządów, zanim one powstaną. Po drugie, współpracujemy też z sejmikiem mazowieckim i mam nadzieję, że właśnie przy wsparciu samorządów będziemy potrafili przygotować ten teren jak najlepiej zarówno pod inwestycję, jak i pod dobre miejsce do życia dla wielu osób, które znajdą w tym miejscu zatrudnienie i chęć osiedlenia się, a to jest olbrzymia wartość, bo tak naprawdę chodzi o to, żeby ten teren równomiernie się rozwijał i był rzeczywiście atrakcyjny pod względem inwestycyjnym.

Jeśli chodzi o wszystkie aspekty uzupełniające, nie będziemy o tym za wiele mówić dalej w prezentacji, w tym raporcie. Chcielibyśmy podkreślić, że Airport City i Cargo City są daleko zaawansowane nie tylko w planach, ale też w porozumieniach, umowach dwustronnych zarówno z podmiotami, które będą tutaj dla nas partnerami biznesowymi, jak i z inwestorami, którzy dysponują odpowiednim *know-how*. Hotele, biurowce, wszelka działalność magazynowa i logistyczna na tym terenie będzie zatem zaadresowana. Tak jak powiedziałem, mamy daleko zaawansowane rozmowy. Dzisiaj nie o wszystkim możemy mówić, bo jeszcze nie wszystkie umowy zostały podpisane, ale są to daleko zaawansowane rozmowy.

Dlatego chciałbym z dumą powiedzieć, że te tematy zostały bardzo dobrze zaadresowane, i myślę, że powinny znaleźć swój wyraz w bardzo dobrych i przede wszystkim efektywnie dla Skarbu Państwa wydanych środkach. Tu oczywiście warto wspomnieć też kwestie związane z energią. Będzie to osobny bardzo duży program, dla którego mamy bardzo solidnego partnera. Mam nadzieję, że niebawem będziemy mogli pochwalić się zawartą umową, bo chcemy, aby to lotnisko było *net-zero-ready*, aby było samowystarczalne pod względem energetycznym i było najnowocześniejszym lotniskiem tego typu w Europie.

Jeśli chodzi o finanse, więcej na ten temat powie pan prezes Michalski. Proszę natomiast pamiętać, że prawie 20 mld zł obciążymy z pierwotnego budżetu. Oszczędności, które zostały poczynione, wynikają oczywiście z troski o budżet państwa, ale też z fazowania. Nie jest tak, że pewne elementy tego finansowania zniknęły z naszych planów i nie są realizowane, tylko nie muszą znaleźć się w tej pierwszej fazie inwestycji. To, na co położyliśmy szczególny nacisk, to, tak jak powiedziałem, troska o publiczny pieniądz, ale też priorytetyzacja, abyśmy w pierwszej kolejności poczynili te wydatki, które dadzą najlepszy efekt i najlepszy zwrot z kapitału, a to, co zostało już wspomniane przez pana ministra, pokazuje, że to lotnisko będzie rentowne już w pierwszym roku, będzie mogło finansować swoje zobowiązania.

To tyle tytułem wstępu. Szanowni państwo, teraz chciałbym oddać głos kolegom, za pozwoleniem pana przewodniczącego. W pierwszej kolejności chciałbym poprosić pana prezesa Dariusza Kusia o prezentację w zakresie podprogramu lotniskowego. Dziękuję uprzejmie. Jesteśmy oczywiście gotowi na państwa pytania na końcu naszej prezentacji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Bardzo proszę, pan prezes Dariusz Kuś.

Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Dariusz Kuś:

Dzień dobry państwu. Postaram się bardzo syntetycznie opowiedzieć o tym, w jakim miejscu jest obecnie projekt budowy nowego lotniska. Dla przypomnienia powiem, że na dzień otwarcia chcemy zbudować i oddać do eksploatacji lotnisko o przepustowości 34 mln pasażerów w ruchu rocznym, przy czym we wszystkie postępowania w budowę dzisiaj opcje umożliwiające otwarcie lotniska powiększonego w kroku drugim, co dawałoby wielkość 44 mln pasażerów

rocznie. To lotnisko będzie posiadało dwie drogi startowe i będzie zdolne w roku otwarcia przeprowadzić ok. 300 tys. operacji lotniczych, również rocznie.

Oczywiście fazowanie to jest słowo klucz. Budowa tego lotniska i jego dalsza modernizacja, rozbudowa będzie odbywała się w kolejnych fazach. Faza finalna to będzie przepustowość ok. 60 mln pasażerów rocznie przy trzech niezależnych od siebie drogach startowych umożliwiających obsługę ponad 450 tys. operacji lotniczych w ruchu rocznym.

Obecny status prac... Chciałbym przyłączyć się, jeśli mogę, do podziękowań skierowanych przez pana ministra Laskę do pana przewodniczącego Suchonia za zwołanie tego posiedzenia Komisji i umożliwienie nam prezentacji tych projektów właśnie teraz, ponieważ parę dni temu miała miejsce bardzo symboliczna czynność. Mianowicie 21 maja podpisałem wszczęcie ostatniego z postępowań projektowych w projekcie lotniskowym, co oznacza, że kończymy prace projektowe, zaczynamy prace konstrukcyjne, zaczynamy prace budowlane.

Teraz przedstawię status, w jakim znajduje się podprogram lotniskowy. W ostatnim okresie uzyskaliśmy kilka kluczowych decyzji administracyjnych. Przede wszystkim na początku grudnia ubiegłego roku uzyskaliśmy postanowienie o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji lokalizacyjnej. Następnie na koniec grudnia 2025 r. uzyskaliśmy ostateczną decyzję środowiskową. 15 maja uzyskaliśmy ostateczną decyzję lokalizacyjną. W ostatnich miesiącach złożyliśmy 26 wniosków o pozwolenia na budowę, w tym te najważniejsze: na budowę terminala pasażerskiego, dworca kolejowego, obiektów towarzyszących lotnisku. Kolejna bardzo ważna decyzja to decyzja dająca nam pozwolenie na prowadzenie prac przygotowawczych. To stało się na początku maja, 8 maja tego roku. Co więcej, uzyskaliśmy już cztery pozwolenia na budowę, w tym na budowę linii wysokiego napięcia. Chciałbym zwrócić uwagę na brzmienie tych wszystkich decyzji. To są już decyzje, które bezpośrednio umożliwiają i poprzedzają proces wykonawczy, czynności wykonawcze związane z budową lotniska.

W ostatnich miesiącach podpisaliśmy szereg umów wykonawczych. Te największe, najistotniejsze macie państwo wyświetlone na ekranie. Jest to przede wszystkim budowa systemu obsługi bagażu, następnie przebudowa linii wysokiego napięcia na potrzeby budowy, czyli na okres budowy lotniska, przygotowanie terenu na działkach pozyskanych pod budowę lotniska, budowa korytarzy transportowych dojazdowych na potrzeby dostaw materiałów na budowę lotniska i doprowadzenie zasilania energetycznego do terenu budowy lotniska.

W tych samych miesiącach ogłaszaliśmy kolejne postępowania przetargowe. Znowu, trudno wskazać, które są bardziej kluczowe od innych, ale wszystkie one służą oczywiście jednemu celowi, czyli budowie zarówno obiektów kubaturowych, jak i pozostałych elementów infrastruktury. Najważniejsze wymienię w kolejności: budowa fundamentów głębokich, czyli systemu kilku tysięcy pali fundamentowych, na których będzie osadzona konstrukcja terminala i obiektów z nim powiązanych; postępowanie na budowę samego terminala pasażerskiego; budowa hali peronowej i tunelu kolejowego pod lotniskiem; postępowanie na zaprojektowanie, dostawę, montaż, uruchomienie oraz serwis rękawów pasażerskich. Kolejne to zaprojektowanie, dostawa, montaż, uruchomienie, serwis urządzeń kontroli bezpieczeństwa. Kolejne to zaprojektowanie, dostawa, montaż, uruchomienie oraz serwis wind, schodów i chodników ruchomych.

Jednym z ważnych postępowań, które zostały przez nas uruchomione, które obecnie znajduje się w fazie rozstrzygania tego, która firma to postępowanie wygra, jest przetarg, jaki ogłosiliśmy, na usługi generalnego inżyniera kontraktu. Mamy nadzieję, że rozstrzygnięcie nastąpi w ciągu – patrzę na dyrektora Ćwika – krótkich dwóch tygodni.

Jaki jest plan na 2026 r.? To zawarcie umowy z wykonawcą fundamentów głębokich, czyli palowania. Tutaj w postępowaniu została wybrana firma Budimex. W tej chwili czekamy na uprawnienie tej decyzji w postępowaniu przed KIO. Planujemy zawarcie umowy z generalnym inżynierem kontraktu. Będziemy składali kolejne wnioski o pozwolenia na budowę, w tym na budowę obiektów wspierających lotnisko. Rozpoczniemy roboty budowlane. W przestrzeni publicznej już pojawiła się deklaracja, że pod koniec lata pierwsze pale będą wbijane w teren budowy.

Następnie planujemy ogłoszenie postępowań przetargowych w celu zawarcia umów ramowych na budowę infrastruktury oraz obiektów kubaturowych w strefie *airside* i *landside*, czyli części zamkniętej lotniska i części otwartej lotniska. Ogłosimy dialog konkurencyjny na budowę zasilania lotniska w energię elektryczną. Ogłosimy dialog konkurencyjny z wykonawcami tunelu i dworca kolejowego oraz dostawcami wind, schodów, chodników ruchomych, rękawów pasażerskich oraz urządzeń kontroli bezpieczeństwa. Tu mówię, że nie tyle ogłosimy – bo te postępowania zostały ogłoszone – co w wyniku przeprowadzonego dialogu w niektórych przypadkach

będziemy prosili oferentów o składanie ofert cenowych, a w pozostałych przypadkach będziemy typowali listę podmiotów, które dopuścimy do dialogu właściwego.

Wreszcie ostatnie. Planujemy ogłoszenie postępowań przetargowych w zakresie zagospodarowania terenu budowy i wykonania makroniwelacji terenu pod budowę lotniska. To są rzeczy... Ja tego nie przełączyłem, najmocniej przepraszam. Najmocniej przepraszam. To są rzeczy, które wydarzą się według naszych planów na początku przyszłego roku. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Pan prezes Rachwański. Bardzo proszę, panie prezesie, o zabranie głosu.

Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwański:

Dzień dobry, witam państwa. Krótko przedstawię obecny stan realizacji podprogramu kolejowego Portu Polska. Nasze prace fizycznie skupiają się przede wszystkim na realizacji pierwszego odcinka linii kolei dużych prędkości w Polsce i zarazem pierwszego odcinka kolei *high-speed* w tej części Europy, czyli linii Y, która połączy cztery z pięciu największych polskich miast, czyli Warszawę przez Łódź z Poznaniem i Wrocławiem. Realizujemy 480 km tej linii dostosowanej do prędkości 350 km/h. Zakładany czas podróży osiągnięty w relacji do Wrocławia czy do Poznania wyniesie niecałe 100 minut. Dla porównania, obecnie w relacji do Wrocławia najszybsze pociągi jadą 3,5 godziny, ale większość pociągów z tych kilkunastu, które obecnie łączą stolicę z Wrocławiem, przekracza czas 4 godzin, więc to skrócenie jest tutaj najbardziej radykalne. Jest to najbardziej brakujący odcinek linii kolejowej na całej naszej sieci kolei w Polsce.

Założenia techniczne to elektryfikacja napięciem 2x25 kV prądu zmiennego, czyli napięcia, które do tej pory w Polsce nie było stosowane. Do tej pory na większości sieci kolejowej mamy napięcie 3 kV prądu stałego. Jeśli chcemy wyjść poza prędkość 250 km/h i skokowo poprawić jakość i konkurencyjność transportu kolejowego, musimy przejść właśnie na napięcie 2x25 kV. Będzie to pierwsza polska linia kolejowa bez semaforów, bez zarówno świetlnych, jak i jakichkolwiek innych sygnalizatorów, czyli sterowana Europejskim Systemem Zarządzania Ruchem Kolejowym, ERMTS. Do tego celu oczywiście musi być łączność za pomocą GSM-R i stosowanie ETCS, zgodne ze standardami TSI, czyli europejskimi technicznymi standardami interoperacyjności. Większość ruchu na tej linii... Oprócz pociągów *high-speed* będą to pociągi REGIOekspres i euroekspres, obsługujące również mniejsze miejscowości i mniejsze stacje, zarówno w średnich miastach, jak i w takich małych jak na przykład Brzeziny czy Nowe Miasto nad Wartą. Te szybkie pociągi regionalne całkowicie zmienią model obsługi komunikacyjnej terenów, przez które będą przechodzić.

Dodatkowo, również w ramach sieci europejskiej TEN-T, na części tej linii będzie dopuszczony szybki ruch pociągów towarowych. Jej znaczenie jest o tyle ważne i dlatego tyle o niej mówię, iż ona uwolni przepustowość na liniach równoległych, gdzie będzie mógł się rozwijać zarówno transport towarowy, jak i transport regionalny, który obecnie z powodu wyczerpania pojemności infrastruktury jest w dużej części ograniczony, ale oczywiście Y to nie jest cały program kolejowy. Realizujemy w zasadzie wszystkie rozpoczęte inwestycje i przygotowujemy wspomniany już tutaj program Zintegrowanej Sieci Kolejowej, która wskaże kolejne inwestycje do realizacji na kolejne lata. Ogłoszenie tego, jak powiedział pan minister, będzie miało miejsce w czerwcu tego roku. Równocześnie najbardziej zaawansowane prace mamy na kolejnych odcinkach sieci kolei dużych prędkości, tj. na odcinku Katowice – Ostrawa w kierunku Czech, z obsługą bardzo ważnych regionów, obecnie dość wykluczonych obszarów wokół Rybnika i Wodzisławia Śląskiego oraz połączenia do Jastrzębia-Zdroju, czyli obecnie największego miasta pozbawionego kolei w Polsce. Te projekty są w trakcie realizacji i oczywiście zaawansowana linia... projektowanie i przygotowywanie do budowy tzw. CMK Północ, czyli linii, która połączy środek Polski z Trójmiastem i morzem.

W skrócie harmonogram Y przedstawia się następująco. Po uzyskaniu kompletu dokumentów środowiskowych ogłosiliśmy w zeszłym roku przetarg na pierwszy z sześciu odcinków realizacyjnych między Warszawą a Łodzią. Obecnie ogłoszony jest również odcinek drugi z tych sześciu. Rozpoczęcie prac fizycznie planujemy na przełom roku 2026 i 2027. Tutaj dodam, że na ten pierwszy odcinek do przetargu zgłosiło się sześć konsorcjów zrzeszających 16 firm, w zasadzie skupiających całą polską czołówkę wykonawczą, jeśli chodzi o inwestycje budowlane. Planowane zakończenie odcinka między Warszawą, lotniskiem a Łodzią to jest 2032 r., a odcinka do Wrocławia i Poznania to 2035 r. Tak wygląda harmonogram.

Aktualnie toczące się główne postępowania to postępowanie w trybie dialogu konkurencyjnego – bo tu jesteśmy otwarci na głos rynku – na budowę podstawic trakcyjnych dla odcinków Warszawa – Łódź i Łódź – Wrocław, tych podstawowych odcinków, które są ważne i przede wszystkim realizowane. Ich realizacja jest na najwyższym stopniu zaawansowania. Wybierany jest wykonawca, jak wspomniałem, drugiego odcinka linii Y między lotniskiem a tzw. węzłem bolimowskim, czyli w kierunku Łodzi, w kierunku zachodnim, od lotniska. Ośmiu wykonawców bierze udział w dużym przetargu na wybór wykonawcy badań archeologicznych na całym odcinku Warszawa – Łódź. To również nadzór geodezyjny. To postępowanie jest w trakcie. Jak wspomniałem, sześć konsorcjów ubiega się o wybór do budowy pierwszego odcinka.

Kolejne z ważnych postępowań to jest postępowanie dotyczące, jak wspomniałem, podstawic trakcyjnych, też w formie dialogu konkurencyjnego. Składanie wniosków trwa do 15 czerwca. Chodzi o inwestycje pod klucz. Ta inwestycja jest realizowana we współpracy z Polskimi Sieciami Elektroenergetycznymi. Jak wspomniałem, chodzi o zasilanie 2x25 kV i podstawice trakcyjne co 60–100 km, dające możliwość uzyskania prędkości 350 km/h. Są to nowoczesne systemy sterowania i nadzoru trakcyjnego. Te podstawice będą zlokalizowane przy lotnisku w gminie Dmosin, Kuźnica-Czajków, Pabianice i Dziadowa Kłoda.

Proszę państwa, tutaj używamy i stosujemy zasady *local content*. Liczymy na współpracę z branżą. Kolejne odcinki będą sukcesywnie ogłaszane w kolejnym okresie.

Z rzeczy, które już realizujemy fizycznie, to jest budowa tunelu kolei dużych prędkości w Łodzi. Dla odróżnienia, to jest inna inwestycja niż ta budowana przez PKP PLK. Na naszej inwestycji mamy wykonane dwie komory. Ten tunel pójdzie innym przebiegiem: z Retkini do dworca Łódź Fabryczna. Połączy dworzec Łódź Fabryczna z linią nr 14. Realizacja do 2028 r. da możliwość wykorzystania tej części infrastruktury do uruchamiania szybkich pociągów jeszcze przed oddaniem reszty kolei dużych prędkości w kierunku zachodnim, w kierunku na Kalisz, Sieradz itd. Będzie to najdłuższy tunel kolejowy prowadzony pod centrum miasta. Wybrany jest wykonawca. Komory zostały wykonane. Zakończona jest komora startowa Retkinia i komora odbiorcza Fabryczna. Obiekty są gotowe. Spływają elementy tarczy z USA. Kubatura tego obiektu przypomina sporą katedrę. To są bardzo duże obiekty, głęboko zagłębione w ziemi. Dostawa tarczy powinna zakończyć się w okolicy lata, wakacji tego roku, a rozpoczęcie prac około I kwartału. Prace trwają również przy infrastrukturze technicznej. Tutaj prowadzone są m.in. prace przy komorze technologicznej K5.

Główne założenie podprogramu kolejowego można podzielić na trzy kroki. To jest dostęp do kolei dalekobieżnej z każdego powiatu w Polsce, czyli skomunikowanie każdego powiatu z koleją dalekobieżną bezpośrednio pociągami, pociągami regionalnymi skomunikowanymi lub dedykowanymi specjalnymi autobusami tam, gdzie budowa sieci kolejowej jest nieuzasadniona lub niemożliwa. To jest „Polska 3 godzin”, czyli skomunikowanie głównych części kraju i tych podstawowych kierunków ruchu między sobą w czasie ok. 3 godzin, czyli w czasie konkurencyjnym zarówno wobec jazdy autostradami czy drogami ekspresowymi, jak i wobec lotów wewnątrzkrajowych. Trzeci element to „Polska 100 minut”, skomunikowanie głównych metropolii aglomeracji między sobą w czasie ok. 100 minut.

Praktyczną realizacją tych założeń jest projekt Zintegrowana Sieć Kolejowa, projekt, który realizujemy wspólnie z Polskimi Liniami Kolejowymi oraz Instytutem Rozwoju Miast i Regionów. Projekt ten jest odpowiedzią na policentryczny układ naszego kraju, czyli model rozwoju, który jest złożony z wielu ośrodków, nie tylko z ośrodka centralnego czy dużych aglomeracji, ale wielu ośrodków średnich. Skomunikowanie ich jest kluczowe nie tylko dla stabilnego rozwoju polskiej sieci kolejowej, ale i dla zapewnienia mobilności nowoczesnemu społeczeństwu, którym jest polskie społeczeństwo w pierwszej połowie XXI w.

Realizujemy postulaty mieszkańców, jak i operatorów i organizatorów. W konsultacji z przewoźnikami, z organizatorami w postaci urzędów marszałkowskich przygotowaliśmy program, którego do tej pory w Polsce nie było, którego nie było zarówno w dwudziestolecie międzywojennym, jak i w okresie PRL. To program, który da stabilne podstawy – uzasadnione danymi – do sukcesywnej rozbudowy polskiej sieci kolejowej przez następne dekady. Tu współpracujemy z radą naukową, która skupia naukowców z wszystkich ośrodków zajmujących się transportem w Polsce. Współpracujemy również z sektorem wojskowym oraz sektorem logistycznym.

Praktyczną realizacją i tym, co będzie jeździło po tych wyznaczonych liniach kolejowych, jest horyzontalny rozkład jazdy, czyli przygotowanie zintegrowanego i cyklicznego rozkładu jazdy pociągów dalekobieżnych, które stanowią następnie ramę do organizacji przewozów regionalnych

oraz dają możliwość planowania pociągów towarowych na układzie linii. Również wdrożenie kolejnego horyzontalnego rozkładu jazdy, który będzie, planujemy na 2035 r. Do tego czasu trzeba przeprowadzić wiele inwestycji, które chociażby odkorkują przepustowość na głównych węzłach. Układ odpowiada zarówno pociągom komunikacyjnym i wyznacza pociągi komunikacyjne o charakterze służby publicznej, czyli PSC, jak i umożliwia wprowadzenie konkurencji, ponieważ mówimy o sytuacji po 2030 r., czyli po liberalizacji i uwolnieniu rynku.

Wszystkie te programy są realizowane. Cały nasz podprogram kolejowy jest praktyczną realizacją idei polonizacji i *local content*. Tu aktywnie współpracujemy z polskim rynkiem. Jedną z form jest Forum Dialogu Technicznego, do którego już obecnie należy ponad 200 podmiotów rynku kolejowego i ponad 700 osób, które pracują w kilkudziesięciu zespołach, by wypracować modele współpracy oparte o nasze standardy, które są udostępnione i dostępne dla całego rynku, by nie wykluczać, a wręcz promować udział polskich firm, stworzenie poligonów doświadczalnych i umożliwienie polskim firmom startu w tym projekcie, który, jak wspominałem, jest pierwszym projektem tego typu w Europie. Mamy nadzieję, że będziemy liderami w Europie Środkowo-Wschodniej przy budowie kolejnych etapów w innych krajach sieci kolei dużych prędkości. Można powiedzieć, że tym programem tworzymy nową gałąź gospodarki.

To tyle, jeśli chodzi o kolej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Jako kolejny głos zabierze...

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

Pan prezes Michalski.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan prezes Michalski.

Członek zarządu ds. finansowych Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Marcin Michalski:

Dziękuję. Szanowni państwo, chciałem powiedzieć kilka słów o finansowaniu, o nieruchomościach i o otoczeniu lotniska. Pewnie wszyscy państwo wiedzą, że finansowanie zaplanowane jest w formule *project finance*, z założonym 70% udziałem finansowania dłużnego udzielonego bezpośrednio spółce Port Polska.Lotnisko. Całkowite zapotrzebowanie spółki celowej na finansowanie będzie pokryte w 30% kapitałami własnymi, w całości pochodzącymi z naszej grupy kapitałowej. W tym zaangażowanie polskich portów lotniczych wyniesie ok. 4,6 mld zł. 70%, tak jak wspominałem, to finansowanie dłużne. Zarządzającym lotniskiem będzie spółka celowa. Polskie Porty Lotnicze zapewnią wiedzę i doświadczenie dotyczące zarządzania lotniskami w Polsce.

Jeśli chodzi o rozmowy z bankami i współpracę z naszym doradcą, czyli konsorcjum Lazard i Pekao Investment Banking, jesteśmy w zaawansowanych rozmowach. W III kwartale będzie się toczyć proces bankowego *due diligence*. IV kwartał to początek negocjacji i strukturyzacji kredytu konsorcyjnego oraz umajatkowanie spółki celowej. Podpisanie umowy planowane jest w drugim półroczu 2027 r.

Obserwujemy i widzimy bardzo duże zainteresowanie instytucji finansowych. Całe nasze zapotrzebowanie i źródła dłużne to będą podmioty, z którymi teraz rozmawiamy. Są to zarówno instytucje finansowania rozwoju, międzynarodowe banki komercyjne, krajowe banki komercyjne, jak i inwestorzy instytucjonalni.

Druga część finansowania to pozyskiwanie funduszy europejskich. To środki unijne zarządzane bezpośrednio przez CINEA – instrument CEF, z którego korzystamy i w którym jesteśmy – i przez instytucje krajowe, o które zabiegamy, takie jak FEnIKS, KPO, Fundusz Bezpieczeństwa i Obronności, SAFE. Właściwie próbujemy pozyskać z każdego możliwego źródła, jakie w tej chwili jest dostępne zarówno u nas w kraju, jak i za granicą.

Do tej pory złożyliśmy 18 wniosków o dofinansowanie z CEF na łączną kwotę ponad 1,2 mld euro oraz jeden wniosek do KPO na 100 mln euro na projekty kolejowe. W ramach CEF podpisaliśmy sześć umów o dofinansowanie na kwotę ponad 140 mln euro. Dotychczas rozliczyliśmy trzy umowy. Wszystkie wnioski, które składaliśmy, były i są bardzo dobrze oceniane. Do dzisiaj nie otrzymaliśmy jeszcze środków unijnych na realizację etapu budowy projektów kolejowych. Cały czas podejmujemy działania w celu uzyskania i dofinansowania tunelu kolei dużych prędkości w Łodzi. Tak samo rozmawiamy nie tylko w zakresie kolejowym, lecz w każdym możliwym komponencie, który składa się na całą inwestycję Port Polska, tak jak realizacja projektów

partnerskich, magazyny energii, zasilanie docelowe lotniska. To są te wszystkie elementy, gdzie staramy się o dofinansowania.

Zidentyfikowaliśmy łącznie ponad 100 projektów, które mamy, o których wiemy, jakie są: transportowe, kolejowe, lotniskowe, *dual-use*, cyfryzacyjne, energetyczne, środowiskowe. Tak jak wcześniej wspomniałem, wszędzie tam, gdzie jest taka możliwość, jesteśmy i chcemy z tych środków korzystać. Mamy zidentyfikowane wszystkie możliwe projekty, na których jesteśmy w stanie się zgłosić. Oczywiście prowadzimy też rozmowy na temat przyszłej perspektywy unijnej, w której widzimy duże możliwości finansowania.

Chcieliśmy pokazać, że jeszcze nie możemy pochwalić się sukcesem, ale przy tak szerokich działaniach, które podjęliśmy, jesteśmy przekonani o tym, że ten sukces będzie i będziemy mieli finansowanie. Zidentyfikowaliśmy i zarazem udokumentowaliśmy ponad 200 aktywności operacyjnych. Znowuż, tak jak powiedziałem i wspominałem, wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, składamy i rozmawiamy, więc jestem przekonany, że ten sukces przyjdzie.

O tym już dzisiaj była mowa, ale chciałem jeszcze podsumować parę rzeczy, tzn. może nie podsumować, ale powiedzieć trochę więcej, niż padało w wypowiedziach kolegów dotyczących przetargów i tego, co mamy. Obecnie prowadzimy 23 postępowania inwestycyjne w łącznej wartości ok. 50 mld zł. Największe, o których dzisiaj mówimy, jeśli chodzi o dwa lotniskowe, to jest budowa terminala pasażerskiego oraz projekt i budowa tunelu kolejowego wraz z dworcem kolejowym. Obydwa są prowadzone w trybie dialogu konkurencyjnego. Największe zawarte umowy to do tej pory budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi oraz projekt i budowa układu drogowego łączącego teren nowego lotniska z siecią dróg publicznych. Było postępowanie ramowe.

To, co planujemy w tym roku, to 79 postępowań i orientacyjna, szacunkowa wartość ok. 60 mld zł. Znowu, wymienilibym największe i podzielił to na komponent lotniskowy i kolejowy. W komponencie lotniskowym to jest zawarcie w przetargu nieograniczonym umów ramowych na budowę infrastruktury lotniskowej *airside* i *landside*, postępowania wykonawcze na budowę infrastruktury lotniskowej w obszarze *airside* centrum i budowa infrastruktury zasilającej inwestycję. Jeśli chodzi o komponent kolejowy, dwa pierwsze, które wymienię, są w trybie dialogu konkurencyjnego. To jest zaprojektowanie i budowa linii kolejowej dużych prędkości nr 85 na odcinku od Warszawy Zachodniej do rejonu Kotowice oraz opracowanie projektu wykonawczego i budowy podsystemu sterowania na odcinku LK 85. W przetargu nieograniczonym jest wybór wykonawcy na kolejowe roboty budowlane. To zasadniczo odcinek realizacyjny nr 6.

O tym też już dzisiaj było. Tam, gdzie tylko mamy możliwość, współpracujemy z polskimi podmiotami. Pokazujemy to od początku. Oczywiście uczestniczymy w pracach zespołu ds. *local content* powołanego przez ministra aktywów państwowych, gdzie zostały wypracowane dobre praktyki, które stosujemy.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

W dużej części powstały na naszym...

Członek zarządu ds. finansowych CPK sp. z o.o. Marcin Michalski:

Powtórzę to, co pan minister powiedział.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

Panie przewodniczący, może uzupełnię.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Oczywiście.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

One w dużej mierze powstały właśnie na bazie praktyk, które uruchomiliśmy jako pierwsi przy przetargach ogłaszanych przez spółkę. Nie mówię, że jesteśmy jedyni, ale byliśmy prekursorami, zanim to stało się modne.

Członek zarządu ds. finansowych CPK sp. z o.o. Marcin Michalski:

W ramach kryteriów oceny ofert wymagane jest doświadczenie personelu w inwestycjach na terenie Polski, biegła znajomość języka polskiego wśród personelu wykonawczego. Jednocześnie w ramach prowadzonych dialogów konkurencyjnych przygotowane są metodyki, w których będą punktowane elementy dotyczące *local content*. Mówimy o tym chociażby przy świadczeniu usług generalnego inżyniera kontraktu dla budowy lotniska i tak samo dla budowy terminala pasażerskiego.

Powiem jeszcze kilka słów o nieruchomościach, o tym, co tam się dzieje, i o rozwoju otoczenia. Chciałbym powiedzieć o elemencie, który zapewni dostęp drogowy do lotniska, czyli o sieci dróg. Projekt budowy układu drogowego łączącego teren lotniska z siecią dróg publicznych to jest pięć zadań. Nie będę ich wymieniał i mówił. Część państwo widzą. Jest to jeden z kluczowych elementów, który jest nam potrzebny.

Strategia rozwoju... Obszar otoczenia w pełni wykorzystuje potencjał najlepiej skomunikowanego miejsca w Europie Środkowo-Wschodniej. Tutaj zacznę od końca. W 2026 r. spodziewamy się przyjęcia strategii przez Radę Ministrów i rozpoczęcia jej wdrażania. W drugim półroczu 2025 r. zakończyliśmy proces konsultacji społecznych i opiniowania przez jednostki samorządu terytorialnego. Grudzień 2025 r. to zatwierdzenie ostatecznego projektu strategii przez pełnomocnika rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego. W tej chwili jesteśmy w procesie rozmów z ministrem finansów dotyczących określenia pułapu i formy finansowania, tak żebyśmy mogli jak najszybciej po przyjęciu wejść w proces jej operacjonalizacji i przygotowania całego terenu, 18 gmin do tego, żeby to był jeden ośrodek, który działa w sposób przejrzysty i jasny.

Procesy odszkodowawcze, które w tej chwili dzieją się z tytułu wywłaszczeń... Proszę państwa, najbardziej zaawansowany etap postępowań odszkodowawczych dotyczy terenu budowy lotniska. Sporządzone na zlecenie wojewody mazowieckiego operaty szacunkowe zostały doręczone do spółki odnośnie do 96% działek objętych decyzją lokalizacyjną z 5 stycznia 2025 r. W 22% postępowań odszkodowawczych wojewoda mazowiecki doręczył spółce decyzje odszkodowawcze. Tym samym wywłaszczeni, nawet jeśli kwestionują wartość odszkodowania ustalonego przez wojewodę, mogą występować do spółki o wypłatę zaliczki w wysokości 85%, zachowując pełne prawa do kwestionowania wysokości i zarazem dochodzenia ustalonego przez wojewodę odszkodowania. Do spółki sukcesywnie wpływają wnioski osób wywłaszczanych o wypłatę zaliczki odszkodowania. Dotychczas wpłynęło 101 wezwań, z których 83 zostały zrealizowane, 18 jest w trakcie realizacji, a 1 wezwanie zawiera braki formalne i wezwaliśmy do ich uzupełnienia. Z naszej strony ten proces też idzie bez żadnych zakłóceń.

Na koniec, już bardzo krótko, powiem o „Kolejowym programie dobrowolnych nabyć” na odcinku Warszawa – Łódź. Właściwie to tylko kilka liczb. Wcześniej padało, jak ważny dla nas społecznie jest to proces. Tak samo realizujemy go w przypadku tego odcinka Warszawa – Łódź i KPDN. Zakwalifikowanych do KPDN przez spółkę było 206, zgłoszonych przez właścicieli było 198. Po akcie notarialnym nabytych jest 169. Mówimy o powierzchni ok. 170 hektarów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

Panie przewodniczący, w taki sposób mniej więcej skrótowo przedstawiliśmy ten projekt. Jesteśmy gotowi udzielić odpowiedzi na pytania. Tam, gdzie te pytania będą wymagały jakiejś szerszej odpowiedzi, oczywiście przygotujemy również odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję zarówno panu ministrowi, jak i panom prezesom za obszerną i konkretną informację.

W trakcie prezentacji chwilczkę nawet rozmawialiśmy z panią przewodniczącą Krystyną Sibińską, dzieląc się refleksjami, że dużo państwo robicie, a mało mówicie. Z jednej strony to jest bardzo dobra strategia, ponieważ instytucje czy firmy, które skupiają się na pracy, dowożą efekty częściej niż te, które skupiają się głównie na opowiadaniu i prezentacjach. Widać to było dzisiaj podczas tej prezentacji, gdzie mogliśmy zapoznać się z konkretnymi krokami, zakończonymi postępowaniami, uzyskanymi decyzjami i efektami działań, za co bardzo serdecznie dziękuję.

Pozwolę sobie wszakże zachęcić pana ministra, pana prezesa i spółkę. Myślę, że gdyby częściej dzieliła się konkretnymi sprawami, konkretnymi informacjami, osiągnięciami, być może byłaby większa świadomość konkretnych kroków milowych, które zostały wykonane, żeby zbudować na końcu port. Tak czy inaczej, bardzo serdecznie dziękuję za wykonaną pracę zarówno zespołowi w ministerstwie, jak i zespołowi w spółce.

Myślę, że teraz przejdziemy do dyskusji. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, jako pierwszy zapisał się pan poseł Marcin Horała. Panie pośle, bardzo proszę.

Posel Marcin Horała (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Na wstępie chciałem przychylić się do podziękowań. To bardzo dobrze, że takie posiedzenie Komisji się odbywa. Już dawno nie omawialiśmy tematu CPK, więc to na pewno wartościowa rzecz, że możemy spokojnie, bez presji czasu omówić wszystkie sprawy i wszystkie wątpliwości.

Pozwolę sobie odnosić się do kwestii, które tu były poruszane, w kolejności wypowiedzi przedstawicieli spółki, stąd z góry przepraszam, że może nie będzie to idealnie pogrupowane tematycznie.

Zgadzam się z pierwszym stwierdzeniem, które padło z ust pana ministra, że to była dobra decyzja o wznowieniu „Programu dobrowolnych nabyć”, aczkolwiek miejmy świadomość, że ona jest pochodną opóźnienia projektu. Zgłoszenia do PDN zostały zamknięte w sytuacji, kiedy za parę miesięcy miała być wydana decyzja lokalizacyjna i kolejne działania. Gdy to działanie zostało opóźnione, oczywiście pojawił się dodatkowy czas na przeprowadzenie PDN. Skoro opóźnienie już było, co było niedobre, to dobrze, że kolejne osoby mogły w tym czasie skorzystać i przystąpić do PDN.

Ma miejsce wygaszenie emocji dlatego, że one nie są podsycane. Moim zdaniem zjawisko, że po wyborach ktoś wyłączył wtyczkę z prądu i nagle wielki, rzekomo społeczny, oddolny, ogólnopolski ruch protestu stracił 90% swojej siły, zdecydowanie pokazuje, gdzie było źródło tej siły. Nawet państwo nie wiecie, jak macie dobrze z nami jako opozycją, która w imię walki politycznej nie kwestionuje i nie torpeduje tego strategicznego projektu. My nie mieliśmy tego komfortu.

Padło stwierdzenie pana ministra, że pieniądze nie leżą na ulicy, oczywiście słusznie. Trzeba zapewnić finansowanie, natomiast w chwili, kiedy przychodziliście do rządów, to finansowanie było zapewnione w uchwalonym, obowiązującym wieloletnim planie finansowym. Wystarczyło go dynamicznie realizować i iść do przodu. To najpierw te pół roku opóźnienia i mechanicznego cięcia procesów, potem różne rozstrzygnięcia projektowe, które spowodowały dalsze opóźnienia. To również spowodowało, że musieliście się przymierzyć do znowelizowania wieloletniej prognozy finansowej, a gdyby po prostu realizować tę, co jest, szłoby to dużo szybciej.

To jest pierwszy blok tematów, bo tu parokrotnie padały stwierdzenia, że to nie jest prawda, że to nie jest tak, że nie toczą się prace na liniach innych niż Y. Jeżeli jest tak w istocie, oznacza to istotną zmianę decyzji politycznej, bo decyzja polityczna, którą ogłosił pan minister razem z panem ministrem Malepszakim w towarzystwie pana premiera Donalda Tuska na konferencji prasowej w czerwcu 2024 r., brzmiała: „Kontynuujemy budowę Y i zamrażamy wszelkie prace na innych odcinkach linii kolejowych”. Tam były dokańczane te prace, które my zainicjowaliśmy, zamówiliśmy, opłaciliśmy. One nieraz są wieloletnie, więc oczywiście news pod tytułem: odebrano jakiś projekt, jakiś plan na linii takiej czy innej, powstaje nawet rok i półtora roku później... ale według mojej wiedzy kolejne etapy tych prac nie były zlecane, nie były opłacane i nie podpisywano na nie umów, a nawet w tych, które były, na przykład na linii Łętownia – Rzeszów, złożenie wniosku o decyzję środowiskową od realizacji zamówionej ekspertyzy środowiskowej, STEŚ, które skutkowało wszystkimi danymi niezbędnymi do złożenia wniosku o tę decyzję... Tam był rok przerwy, gdy tymczasem to właściwie jest kwestia już tylko formalnego spisania wniosku, jak ma się wszystkie dane. To nie powinno zajmować więcej niż miesiąc.

Mam więc bardzo szczegółowe pytanie. Czy mogliby państwo powiedzieć konkretnie, powiedzmy, w przeciągu roku kalendarzowego wstecz od dnia dzisiejszego, jakie konkretnie umowy zostały podpisane na jakie działania na liniach innych niż linia Y? Jeżeli bowiem tamte działania ruszyły i jest wycofanie się z tej decyzji politycznej o zatrzymaniu, zamrożeniu tych wszystkich prac, to ogólnie jest bardzo dobrze i bardzo dobrze, żebyście się nimi pochwalili.

Wiele padało o konsultacjach dotyczących tzw. Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Nie jest do końca tak, że to takie pierwsze, historyczne... bo tego rodzaju konsultacje to były regionalne konsultacje strategiczne odbywane przez CPK w 2019 r., właśnie bardzo szerokie, z różnymi podmiotami, interdyscyplinarne. Na ich podstawie został opracowany finalny kształt programu kolejowego CPK, więc w tym przypadku cofnęliśmy się w rozwoju o siedem lat. W czerwcu ma być tego efekt, miał być w I kwartale tego roku, tak sami państwo zapowiadaliście, więc tutaj też już notujemy opóźnienie do opóźnienia.

Pan minister stwierdził, że zrywacie państwo z założeniem, że lotnisko krajowe ma kanibalizować ruch z lotnisk regionalnych. Szczerze mówiąc, nie wiem, gdzie pan minister zobaczył takie założenie. W materiałach i planach CPK, które były, z którymi miałem coś wspólnego, takiego założenia nie było. Mamy tu swoiste, zabawne *qui pro quo*: to państwo jeszcze jako

opozycja nieprawdziwie oskarżaliście nas o taką intencję – tak nie było – przyszłście, zobaczyliście w dokumentach, że tak nie było, i teraz macie sukces. „O, nie ma kanibalizacji!”. Nie ma, bo nigdy nie było. To są oczywiście różne segmenty ruchu. Zawsze tłumaczyliśmy, że czym innym jest ruch *point-to-point* krótko- i średniodystansowy, czym innym jest segment rynku czarterowego. Dla nich w sposób oczywisty zawsze lepszą opcją będą lotniska regionalne i nikt lotniskom regionalnym tego segmentu ruchu nie zabierze. Oczywiście lotom międzykontynentalnym dedykowane jest lotnisko krajowe i tu będziemy mieli do czynienia z przeniesieniem przede wszystkim ruchu tego rodzaju z Lotniska Chopina oraz oczywiście z jego dynamicznym rozwojem, bo na Lotnisku Chopina na jego rozwój nie ma miejsca.

Nie wiem, czy dobrze wychwyciłem, bo szczerze mówiąc, były bardzo małe literki, ale na jednym slajdzie było chyba 32 mln pasażerów, a na innym 34 mln w pierwszym etapie otwarcia CPK, więc tu jest prośba, żeby w odpowiedzi na to pytanie po pierwsze albo mnie sprostować, że moja wada wzroku przeszkodziła mi w rozczytaniu prezentacji, albo... czy faktycznie 32, czy 34 mln. Przypominam natomiast, że to nadal jest według naszych planów etap 0.8, który miał być otwarty w 2028 r. Państwo to przesunęli na 2032 r. i nie zwiększyli. Sami państwo wielokrotnie mówiliście, że będziecie przenosić z Lotniska Chopina ruch rzędu 30 mln pasażerów. Tu jest bardzo poważna wątpliwość, ponieważ, jak wszyscy wiemy, maksymalna techniczna przepustowość lotniska, czyli 32 lub 34 mln, to jest lotnisko w 100% zajęte przez 24 godziny na dobę 7 dni w tygodniu. Żadne lotnisko tak nie działa, więc lotnisko o technicznej przepustowości 32 lub 34 mln obsługujące 30 mln pasażerów w chwili otwarcia jest de facto lotniskiem przepełnionym i powinno już być na końcu kolejnego etapu rozbudowy.

W wypowiedzi pana prezesa Kusia pojawił się ten wątek i to – jeżeli dobrze wychwyciłem – że jest opcja, żeby już w następnym roku funkcjonowania lotniska był uruchomiony drugi etap na 44 mln przepustowości. Wydaje się, jeżeli dobrze usłyszałem – proszę mnie ewentualnie skorygować, jeżeli się przesłyszałem – że to byłaby bardzo dobra i chyba jedyna możliwa decyzja, tylko że patrząc na długość procesu inwestycyjnego, żeby w 2033 r. otwierać coś realnie wybudowanego, już teraz powinny zapadać pewne decyzje. Jest więc pytanie, gdzie, w którym momencie przewidujecie tę bramkę decyzyjną do tego, że ten dodatkowy proces inwestycyjny rozbudowy do 44 mln będzie uruchomiony.

Kolejna ważna uwaga pana prezesa była taka, że środki publiczne trzeba wydawać z ostrożnością i wszędzie tam, gdzie przedsięwzięcie jest ściśle biznesowe, trzeba pozyskiwać prywatnych partnerów. Ściśle biznesowym przedsięwzięciem jest budowa lotniska. Nawet Unia Europejska wymusza, że to musi być test prywatnego inwestora albo prywatny inwestor. Ten inwestor był doprowadzony do etapu wyboru najlepszej wiążącej oferty i uzgodnienia istotnych warunków umowy. Niestety nie pociągnęliście tego dalej, inwestora utraciliście. Tu jest moja podstawowa obawa dotycząca obecnego modelu finansowego. Po pierwsze, został urealniony wkład PPL. Jeszcze z rok temu pan minister twierdził, że PPL da radę wyłożyć 8 mld zł i da radę to spłacić do 2032 r. Ja mówiłem, że nie da rady. Widzimy, że nie da rady. Ma to być 4,6 mld zł z PPL, ale kosztem zmiany struktury *project finance*, bo teraz z długu ma być już 70%, a nie 60%. To jest oczywiste pogorszenie, pójście w model bardziej ryzykowny i bardziej kosztowny w sensie obsługi kosztów finansowych, więc na dzień dobry zwiększa się na tę spółkę i na to lotnisko presja finansowania, żeby obsługiwać to większe zadłużenie.

Jednocześnie zewnętrznym-wewnętrznym udziałowcem – bo to 100-procentowa własna spółka zależna – jest PPL, które po przeniesieniu ruchu z Lotniska Chopina utraci swoje główne, a właściwie wyłączone źródło przychodowe, więc zasadniczo powinna też kreować presję dywidendową. To jest moja obawa, bo lotnisko po otwarciu generalnie powinno akumulować środki na swoją rozbudowę, a jeżeli w 2032 r. będzie miało zaledwie 32 lub 34 mln pasażerów, to powinno akumulować środki na szybką i szeroką rozbudowę, a tymczasem będzie pod większą, niż planowaliśmy, presją zarówno obsługi zadłużenia, jak i wypłaty dywidendy. Jak chcecie to państwo rozwiązać?

W tym kontekście wypadało też poprosić o chociaż trzy słowa informacji, jak idzie projekt rozbudowy Lotniska Chopina, bo on też w znaczącej mierze warunkuje w ogóle możliwość udziału PPL w tym przedsięwzięciu. Tam też słyszeliśmy już o pewnych opóźnieniach, a to jest całe odrębne źródło różnego rodzaju ryzyk dla tego procesu, bo zamiast jednego procesu, w którym mogą wystąpić opóźnienia, problemy, mamy dwa, a opóźnienia i problemy tylko w jednym z nich już rzutują na całokształt.

Kolejne pytanie, krótkie, to zresztą nawet nie pytanie, tylko krótkie... żebyśmy zrozumieli, co było powiedziane. To znaczy 20 mld zł oszczędzone na fazowaniu... Fazowanie to opóźnienie. Po prostu 20 mld zł będzie później wydawane, pewne rzeczy będą później zamawiane, będą później budowane, w związku z czym nie trzeba za nie płacić, więc pojawiło się 20 mld zł oszczędności. Znowu jednak w znacznej mierze jest to polonizacja kosztów, tzn. tam, gdzie przede wszystkim trzeba wykładać pieniądze, czyli na budowę lotniska, utraciliśmy inwestora, natomiast tam, gdzie pieniądze są do zarobienia, czyli w całym biznesie *landside*, który w biznesie lotniskowym jest najbardziej dochodowy – wiadomo, że pieniędzy nie zarabia się na *airside* – żeby wykazać tę oszczędność, będziecie zapraszać inwestorów, obciążycie państwo finansowanie CPK, patrząc na skalę tego obciążenia, bodajże z 8 mld zł do 300 mln zł, o ile dobrze pamiętam, na udziałowców większościowych lub na wyłącznych udziałowców. Można więc powiedzieć, że z pewnego dobrego biznesu wytworzonego przez lotnisko ci zewnątrzni będą spijać śmietankę, co z kolei jest kolejnym ciosem w strukturę finansową samego CPK, poza tym większym zadłużeniem, tutaj już w aspekcie nie samego CPK lotniska, tylko całej grupy kapitałowej... że właśnie te bardzo dochodowe inwestycje, z których można by czerpać, wychodzą na zewnątrz.

Bardzo cieszymy się, że, jak mówił pan prezes, kończy się ostatni etap prac projektowych i rozpoczynają się główne prace budowlane. Przypomnę, że gdyby tylko nie hamować tego, co było już w chwili, kiedy przychodziliście do władzy, one zaczęłyby się mniej więcej we wrześniu 2024 r. Tym samym chociażby sama kwestia...

Posel Rafał Kasprzyk (Centrum):

To wynika z PowerPointa, tak?

Posel Marcin Horała (PiS):

Nie, wynika z tego, że na przykład było na ukończeniu. Bardzo ładnie przeszedł pan do następnego punktu. Otóż na ukończeniu było postępowanie o wydanie decyzji środowiskowej, które zakończyłoby się przed wojewodą mazowieckim w styczniu 2024 r. Ono zostało opóźnione przez samą spółkę m.in. przez donoszenie mapki przez 90 dni. Potem sama spółka wycofała swój własny wniosek o rygor natychmiastowej wykonalności, przez co pierwszoinstancyjne było nieprawomocne, i decyzja, która powinna być w styczniu 2024 r., była półtora roku później. Między innymi z tego wynika opóźnienie.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

Panie pośle, bardzo przepraszam: nie środowiskowe, a lokalizacyjne. Pan pomylił te dwa procesy.

Posel Marcin Horała (PiS):

Lokalizacyjne. Bardzo przepraszam, przejęzyczenie. To przejęzyczenie, pan minister ma całkowitą rację. Decyzję środowiskową pierwszoinstancyjną uzyskaliśmy jeszcze w 2023 r. Przy okazji pytanie ...

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

A drugoinstancyjną w grudniu ubiegłego roku...

Posel Marcin Horała (PiS):

O, właśnie. Dobrze, że pan to dodał.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

...więc jednak proces odwoławczy trwał.

Posel Marcin Horała (PiS):

To prawda, proces odwoławczy trwał. Nie przeszkadzało to w wydaniu decyzji lokalizacyjnej.

Kolejne pytanie czy nawet prośba o szersze omówienie – być może, panie przewodniczący, warto byłoby poświęcić temu oddzielne posiedzenie Komisji – podstawowej decyzji, podstawowego rozstrzygnięcia w programie kolejowym, żeby zmienić prędkość eksploatacyjną z 250 na 320 km/h, a być może nawet 350 km/h. Tu też są różne wersje, więc chętnie dowiedzielibyśmy się, jaka ostatecznie obowiązuje. To decyzja skutkująca całym szeregiem efektów, od podrożenia kosztu inwestycji, przez pogorszenie obsługi miast średnich, ale przede wszystkim przez wypchnięcie zamówienia taborowego za granicę. Jak rozumiem, w ramach filozofii *local content* Siemens czy inny Alstom będzie nam dostarczał wagony, ale o tym nie było ani słowa. Może chociaż jaki był proces decyzyjny, jakie czynniki tutaj decydowały, kto tę decyzję podjął, na podstawie jakich danych i tak dalej... Tej informacji zdecydowanie brakuje.

Dobrze, że jest drążony tunel. Pamiętam ten przetarg, bo dosłownie jeszcze 12 grudnia nad nim siedziałem, na ostatnią chwilę. Była szansa, żeby go ogłosić, niestety paru dokumentów zabrakło. Myślę, że można go było ogłaszać gdzieś około 16, 17 grudnia 2023 r. Jak wiemy, był ogłoszony w czerwcu 2024 r. Rozstrzygnięto, o ile dobrze pamiętam, po roku. Lepiej późno niż wcale.

Już ostatnia rzecz to tylko jedna uwaga, prośba. To jednak brzmi śmiesznie, jak państwo mówicie, że zapewnicie skomunikowanie każdego powiatu kolejną m.in. za pomocą autobusów. Nie kwestionuję, że dla niektórych powiatów, w niektórych miejscach być może dociągnięcie transportu kolejowego jest nieracjonalne i tam powinna być obsługa transportem autobusowym, ale oczywiście jest to zapewnienie obsługi tego powiatu autobusami, a nie kolejną za pomocą autobusów.

Ostatnia uwaga to również taka moja ciekawość i pytanie. Jak rozwiązaliście państwo temat „Kolejowego programu dobrowolnych nabyć”? Planując KPDN, mieliśmy taki problem, który nie występuje w przypadku dobrowolnych nabyć pod lotnisko, gdzie mamy do czynienia z inwestycją punktową, więc zasadniczo docelowo będą pozyskiwane całe działki, więc w ramach programu dobrowolnych można nabyć, kupować całe działki. W przypadku programu kolejowego docelowo pozyskiwane są wąskie paski gruntu pod przebieg linii kolejowej, a z drugiej strony to w programie dobrowolnych nabyć w procedurze cywilnoprawnej wymaga geodezyjnego wydzielenia tej działki, żeby ją kupić, co jest długotrwałą procedurą... i przy szybkiej realizacji inwestycji między ustaleniem przebiegu, decyzją środowiskową, bo to jest ten moment, kiedy można przyjąć przebieg za ustalony, a decyzją lokalizacyjną, ULLK, mówiąc ściśle, która już dokonuje wywłaszczenia, jest krótki okres czasu, w którym raczej ciężko zdążyć z przeprowadzeniem podziałów geodezyjnych i wykupem działki. Planowaliśmy zrobić to tak, że tam, gdzie naruszane są nieruchomości budynkowe, budowlane, jako pewna forma rekompensaty za tę szczególną uciążliwość wykupujemy całą działkę, natomiast w przypadku gruntów niezabudowanych czekamy na ULLK, które wydzieli z mocy prawa i powoduje przeniesienie własności.

Jest więc pytanie, czy tutaj rozszerzyliście państwo ten przedział czasowy między jednym a drugim punktem w postępowaniu administracyjnym i dochodzi do wydzielenia geodezyjnych tych niezabudowanych pasków, czy nadal jest tak, że wykupywane są całe działki tam, gdzie mamy do czynienia z kolizją z zabudową, a pozostałe będą wydzielone z mocy prawa z ULLK.

Ostatnie zdanie podsumowania. Każdy z państwa na tej sali mógłby zestawić obok siebie to, co tu mówią państwo, to, co mówi pan minister, i to, co mówili na ten sam temat jeszcze dwa i pół roku temu, już nie mówiąc o tym, co mówili trzy lata temu i cztery lata temu. Tu jednak jakiegoś słowa, nie wiem... Nie mówię, żeby tam przepraszać pracowników spółki, których oskarżano o nie wiadomo co, ale żeby chociaż jakkolwiek przyznać się wówczas do błędu, bo opinia publiczna ma teraz prawo wiedzieć, że nie wie, który pan minister Maciej Lasek – ale nie personalizując – która platforma, który Port Polska jest prawdziwy, czy ten, który mówił, że to jest megalomania, że to jest zbędne, że tego nie zbudujemy, zablokujemy itd., czy ten, który teraz mówi, że buduje, nabiera rozpędu itd.

Ten brak powoduje brak wiarygodności i uzasadnioną obawę, że być może to jednak tamci byli prawdziwi, czyli teraz mamy do czynienia z pewnym ustąpieniem pod naciskiem opinii publicznej, bo taki jest wymóg polityczny, ale budują ten projekt osoby, które osobiście nadal uważają, że to jest zbędne, że to jest megalomania, że to jest na krzywdzie ludzkiej itd., i tam pilnują łąki. Możemy wymieniać tutaj te wszystkie memy. Tutaj jednak jasne powiedzenie – jak mówię, nawet bez przepraszania – że po prostu myliliśmy się, wtedy byliśmy w błędzie, zdecydowanie byłoby uwiarygodnieniem tej całej realizacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Dziękuję. W wystąpieniach poszczególnych osób... Chyba pan prezes spółki mówił o mocnym przyspieszeniu. Może trzeba byłoby spytać odwrotnie, jakie opóźnienie wygenerowaliście państwo swoimi decyzjami, kiedy przejęliście ten projekt, ale o tym była mowa już wcześniej.

Mam w zasadzie dwa pytania. Zacznę od szerszego, dotyczącego finansowania. Jak wygląda kwestia finansowania programu inwestycyjnego CPK i etapu 2024–2032? Generalnie chcecie państwo pozyskać z funduszy unijnych ponad 33 mln zł, resztę ze skarbowych papierów wartościowych. Jaki macie państwo plan na sytuację, kiedy te środki nie zostaną pozyskane, kiedy tych pieniędzy nie będzie? Wiem, że upominaliście się państwo o to, żebyście mogli korzystać

także ze zwiększonego budżetu Funduszu Kolejowego. Generalnie to rozwiązanie stoi pod znakiem zapytania, bo pan minister Domański nie chce przeznaczać pieniędzy i inwestycje w polską kolej generalnie stoją pod znakiem zapytania. Jakiego szukacie państwo rozwiązania w sytuacji, w której tych środków nie będzie? W piśmie do pana ministra Malepszaka sami oceniliście to tak, że pozyskanie tych środków jest obciążone wysokim ryzykiem. Jakie rozwiązania spółka przygotowuje na zarządzanie tym wysokim ryzykiem? Co w sytuacji, kiedy pieniędzy ze środków unijnych nie uda nam się pozyskać na część inwestycyjną? Czy to oznacza, że według państwa ten projekt znowu zostanie zatrzymany? Jak wyglądają rozmowy związane z Funduszem Kolejowym? Została podana informacja, że jako spółka będziecie państwo mogli skorzystać z tych środków tylko w sytuacji, w której pozostaną tam oszczędności.

Druga rzecz. Słyszeliśmy też o tym, że są miejsca, w których tego transportu kolejowego nie będzie, będzie zapewniony transport autobusowy. Mam bardzo konkretne pytanie. Kto ten transport autobusowy zapewni? Kto będzie organizatorem tych przewozów? Wielokrotnie – także na posiedzeniach tej Komisji – posłowie słyszeli podobne zapewnienia z ust ministrów infrastruktury, na przykład jeżeli mowa o programie „Kolej plus”, a potem, jak przychodzi co do czego, okazuje się, że inwestycji w kolej nie ma, są skasowane poszczególne projekty. Drodzy państwo, autobusów też nie ma, bo to nie minister zapewnia transport na poziomie regionalnym, na poziomie powiatowym, tylko ktoś inny. To jest tak naprawdę życzeniowe myślenie spółki, że te autobusy będą, chyba że to państwo będziecie organizatorem tych przewozów, zakupicie tabor i zobowiązujecie się, że tak to będzie wyglądało, ale jest też pytanie o to, na podstawie jakich przepisów, z jakimi organizatorami, z jakimi jednostkami samorządu terytorialnego chcecie porozumieć się w tym zakresie.

Mam więc te dwa pytania. Myślę, że kluczowe są obydwie, ale niezwykle istotna jest kwestia finansowania. Co, jeżeli spółka nie uzyska środków w wysokości ponad 33 mln zł? Jaki macie państwo na to plan? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny pan poseł Rafał Weber, proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo przedstawiciele spółki – nie wszystkich agent, które uczestniczą w procesie inwestycyjnym CPK – szanowni państwo zaproszeni goście, to bardzo ciekawe prezentacje, natomiast myślę, że ciekawsze jest to, czego w tych prezentacjach nie było, bo myślę, że kwestie związane zarówno ze spowolnionym tempem wydawania decyzji lokalizacyjnych i decyzji środowiskowych, jak i z brakiem finansowania – szczególnie tego europejskiego – pokazują rzeczywisty obraz realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Zaczynając od tempa wydawania decyzji administracyjnych, proszę o informację, jak długo spółka czekała na wydanie decyzji lokalizacyjnych na komponent kolejowy. Mówię tutaj o połączeniu Warszawy z Łodzią. To trzy odcinki wydawane przez wojewodę mazowieckiego. Dwa chyba już posiadają decyzję lokalizacyjną. Proszę o informację, kiedy zostanie wydana dla trzeciego odcinka. Dla pozostałych odcinków będących we władaniu wojewody łódzkiego decyzji lokalizacyjnej jeszcze nie ma. Proszę o informację, kiedy zostały złożone wnioski, bo to nam pokaże obraz oczekiwania na wydanie, a tak de facto na pozwolenie na budowę, bo to z tym związana jest decyzja lokalizacyjna.

Proszę też o informację odnośnie do wydawania decyzji środowiskowych na przykładzie wspomnianej już przez pana ministra Marcina Horałę linii kolejowej L58 między Rzeszowem a Łętownią. Tam ponad rok zwlekaliście państwo ze złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Wtedy, kiedy ten wniosek złożyliście, oczekujecie na wydanie DUŚ. Z tego, co kojarzę, oczekiwanie trwa już rok. Ile jeszcze czasu państwo zakładacie, tzn. ile regionalny dyrektor ochrony środowiska w Rzeszowie będzie jeszcze procedował wniosek o wydanie decyzji środowiskowej? Proszę o taką informację w każdej jednej inwestycji, dla której spółka złożyła wniosek o wydanie DUŚ. Myślę, że dysponują państwo takimi informacjami. Jak podzielicie się z nimi teraz na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury, to pokaże nam obraz sprawności – bądź nie – działania agent środowiskowych, a także urzędów wojewódzkich.

Druga kwestia to kwestia zapewnienia środków na prace wykonawcze, czyli środków, które są liczone w miliardach złotych. Słyszeliśmy tutaj, że zabiegacie państwo o różne źródła zewnętrzne, o różne źródła europejskie. Z informacji dostępnych w internecie wynika, że idzie to średnio, że jedyne środki, które do tej pory zostały przeznaczone, to środki z CEF, dzielone

nie przez krajowych operatorów, tylko przez operatorów europejskich, natomiast jeżeli chodzi na przykład o środki z KPO, jest to póki co 0 zł.

Posel Marek Sowa (KO):

Bzdura! To poszło na coś innego, na Podłęże-Piekiełko.

Posel Rafał Weber (PiS):

No to 0 zł. Póki co na linie związane z Centralnym Portem Komunikacyjnym poszło 0 zł.

Posel Marek Sowa (KO):

...ustawy o CPK, którą złożyliście w Sejmie.

Posel Rafał Weber (PiS):

Jeszcze raz powtarzam. Jeżeli chodzi o Y czy o inne linie kolejowe będące w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego, to 0 zł. Z tego, co wiem, FEnIKS to również 0 zł, a tutaj dodatkowym smaczkiem jest to, że minister infrastruktury złożył projekt uchwały, w ramach której chce zapewnić ok. 500 mln zł w ramach FEnIKS na dofinansowanie budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Nie dość, że nie zostali państwo dopuszczeni do Funduszu Kolejowego, że trwa tutaj spór o to, kto z Funduszu Kolejowego ma korzystać – póki co tylko PKP PLK, czyli spółka CPK została od tego funduszu odstawiona albo nie została dopuszczona – to jeszcze z tych środków mają być przeznaczone pieniądze na budowę być może ważnych regionalnie linii kolejowych w ramach województwa pomorskiego, ale nie tak istotnych jak którekolwiek linie kolejowe związane z CPK.

Szanowni państwo, czy nie widzicie tutaj, w jak niekorzystnej sytuacji jesteście? Czy nie widzicie, że dla was nie ma zewnętrznych środków finansowych? A mają być zgodnie z założeniem ministra infrastruktury na kolej regionalną, na zarządcę regionalnego, i to grube miliony złotych, zgodnie z projektem uchwały 500 mln zł w ramach programu FEnIKS i 1,5 mld zł w ramach Funduszu Kolejowego. Nie gryzie się to państwu? Albo priorytetem faktycznie jest kolej dużych prędkości i nawet linia Y – nie wspominając o szprychach – albo coś innego. Wychodzi na to, że niestety decyzją ministra infrastruktury priorytetem jest coś innego.

Kwestia trzecia to kwestia związana z zatrudnieniem w spółce. To mnie ciekawi. Czy ono wzrosło w ostatnich latach, czy zmalało? Proszę o podanie aktualnego stanu zatrudnienia, tego na 31 maja 2026 r. w porównaniu do 31 grudnia 2023 r. Jaka tutaj miała miejsce dynamika spadku, bądź nie, wzrostu, bądź nie, zatrudnienia w CPK? Proszę też o udzielenie informacji odnośnie do zadań zleconych na zewnątrz, odnośnie do finansowania różnych zleceń, które nie są realizowane przez CPK sumptem pracowników – faktycznie bardzo dobrych, mających duże doświadczenie zarządcze, duże kompetencje – tylko właśnie zlecane są na zewnątrz i opłacane środkami, które są w dyspozycji spółki.

Reasumując, proszę o podanie harmonogramów linii kolejowych, które w ramach CPK zostały złożone o wydanie decyzji środowiskowej, później decyzji lokalizacyjnej, jeżeli chodzi o decyzję środowiskową, ze szczególnym uwzględnieniem linii kolejowej L58 Rzeszów – Łętownia. Proszę w zasadzie o potwierdzenie, że nie jesteście państwo dopuszczeni do Funduszu Kolejowego ani nie została przeznaczona ani jedna złotówka na przykład z programu FEnIKS na inwestycje kolejowe czy na jakiegokolwiek inne inwestycje realizowane przez CPK. Po trzecie, proszę o informacje związane z zatrudnieniem w spółce, a także związane ze zlecaniem różnych kontraktów na zewnątrz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan poseł Marek Sowa. Bardzo proszę.

Posel Marek Sowa (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym, żeby informację, o którą prosił pan poseł Weber, uzupełnić również o pełnomocników regionalnych, ale z efektami jej pracy, z powiązaniami. Czy prawdą jest, że to była lewa kasa również dla asystentów posłów PiS w tamtym okresie, i co załatwili, co zrobili? Trudno znaleźć nawet na państwa stronach informacje o ich dorobku, a wiem, że wynagradzani byli sowicie: 10–13 tys. zł netto miesięcznie.

Teraz przejdę do tematu. Dziękując za tę prezentację, bo była ciekawa, pierwotnie nawet miałem nie zabierać głosu, bo widzę, że jest dosyć duży postęp pracy, ale słuchając zwłaszcza posła Horały, nie mogłem przejść nad tym do porządku dziennego, bo wypowiedź posła Horały

kompletnie nie broni się w zderzeniu z faktami. Panie pośle Horała, był pan pełnomocnikiem rządu ds. budowy CPK.

Posel Marcin Horała (PiS):

Przepraszam, mam tylko pytanie w kwestii formalnej, panie przewodniczący. Pan poseł...

Posel Marek Sowa (KO):

Spokojnie, spokojnie. Niech pan posłucha.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Moment, moment, panie pośle. Panie pośle Marku Sowa...

Posel Marcin Horała (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle Horała, naprawdę, mówił pan tu pół godziny, nikt panu nie przeszkadzał, chociaż muszę powiedzieć, że jeżeli powiem, że delikatnie naciągnął pan cięciwę prawdy choćby w zakresie terminowości i opóźnień, to wykaże się niezwykłą dyplomacją. Bardzo więc proszę, żeby teraz pan poseł umożliwił wypowiedź innym posłom, nawet jeżeli to się panu nie podoba.

Posel Marcin Horała (PiS):

Ja tylko pytałem pana przewodniczącego...

Posel Marek Sowa (KO):

Pan posłucha, bo pan nie wie jeszcze, o czym będę mówił. Może pan przeczuwać, ale...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle Horała, naprawdę, przywołuję pana do porządku i bardzo proszę, żeby przestał pan sabotować obrady Komisji.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Nie przesadzajmy, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Miał pan swój czas, nikt panu nie przeszkadzał. Bardzo proszę, żeby nie przeszkadzał pan innym posłom.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

To był bardzo kulturalny, merytoryczny głos pana posła Horały, panie przewodniczący.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Mimo że gadał głupoty.

Posel Marek Sowa (KO):

Pan Horała jako pełnomocnik rządu ds. budowy CPK uchwałą nr 156 Rady Ministrów z 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023” był zobowiązany do realizacji szeregu zadań. Te zadania są w tym programie precyzyjnie opisane. Miał do dyspozycji... To jest § 3 tej uchwały. Łączny limit zaangażowania środków Skarbu Państwa na realizację programu wieloletniego wynosi 9,23 mld zł. Wiecie państwo, ile pan poseł Horała wykorzystał z tych środków jako pełnomocnik rządu? Wykorzystał 2,2 mld zł, a więc można powiedzieć, że wykorzystał 23% środków z puli, którą dysponował. Nie trzeba być odkrywczym, żeby stwierdzić, że jeżeli wykorzysta się 23% środków, to można zrobić maksymalnie 23% planu, tego, co rząd powierzył mu na te trzy czy cztery lata. To jest państwa dorobek.

Co więcej, pan poseł Horała i posłanka Matysiak razem z byłym zarządem CPK przygotowali obywatelski projekt ustawy o budowie CPK, który później w drugiej swojej odsłonie złożył pan prezydent Nawrocki. W tym projekcie również pokazujecie szereg zadań, w tym na przykład program kolejowy. Co się okazuje, jak ktoś włączy się w ten program? Państwo wymieniacie kilkadziesiąt projektów inwestycyjnych, które powinny być budowane – tak się wszystkim wydawało – ale to jest nieprawda, bo zaznaczacie państwo w tym programie, że dla tych zadań nie ma być rozpoczęta budowa, tylko miernikiem sukcesu ma być złożenie wniosków na decyzje środowiskowe na 1,3 tys. km modernizacji lub budowy nowych linii kolejowych lub modernizacji starych.

Gwarantuję państwu, że to, co Port Polska prezentował tutaj przed momentem... Jak to wszystko zliczy się z tymi zadaniami, to albo wybudujemy 1,3 tys. km do 2030 r., albo będzie to już w budowie, a nie chodzi tylko i wyłącznie o decyzje środowiskowe. To jest zasadnicza różnica. Tak, to są po prostu fakty, wystarczy sobie popatrzeć, bo szereg zadań na dziesiątki miliardów złotych już dzisiaj jest realizowany. Są realizowane przez PKP PLK, są też zadania przygotowane przez Port Polska, które będą realizowane w innym zakresie. Jak porównacie państwo na przykład nakłady, które były w ostatnich latach, a przecież jest tutaj kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury z poprzedniej kadencji... Przez drugą kadencję uruchomiliście państwo przetargi na 7,5 mld zł na budowę czy modernizację linii kolejowych. Dzisiaj, w przeciągu dwóch lat to jest 67 mld zł uruchomionych przetargów na linie kolejowe. To jest zasadnicza różnica. Czy naprawdę w ogóle nie rozumiecie państwo tego, że jest radykalna zmiana między tym, co robił PiS, a tym, co my robimy? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo dziękuję panu posłowi za te konkretne informacje, które poszerzają zakres o to, co doprowadziło do katastrofy, z którą spotkaliśmy się w 2023 r.

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

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałem mieć dłuższą wypowiedź, ale w tej konwencji, którą ostatnio nadał i pan przewodniczący, i pan poseł Sowa, raczej zrezygnuję z większej części mojej wypowiedzi. Tak na marginesie, panie pośle Sowa, na jednym z wcześniejszych posiedzeń, kiedy pan poseł Horal miał zreferować kwestię realizacji CPK, nie udzielono mu głosu. Dzisiaj jest informacja zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego, pana ministra, a pan zadaje pytanie panu posłowi Horale, zresztą mówiąc od rzeczy i mieszając fakty z fikcją. Po prostu szkoda na to czasu.

Mam natomiast jedno generalne pytanie do pana ministra Laska – zadałbym je może też panu ministrowi Klimczakowi – i do panów z zarządu CPK. To jest największa inwestycja infrastrukturalna w Polsce i w Europie Środkowej. Czy kancelaria premiera we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury wypracowała jakiś *modus operandi*, pewien roboczy model informowania prezesa Rady Ministrów o tempie realizacji tego projektu w tej kadencji – mówię o kadencji, która rozpoczęła się w październiku 2023 r. – do dzisiaj? Czy prezes Rady Ministrów zaprosił w ciągu ostatnich dwóch lat do kancelarii premiera kierownictwo MI i zarząd CPK, aby ocena realizacji tego projektu w komponencie kolejowym, a przede wszystkim w komponencie infrastrukturalnym, była weryfikowana przez kamienie milowe, które, jak zakładam, są opisane w harmonogramie realizacji inwestycji, jeśli mówimy o 2032 r.? Nie będę dzisiaj przedstawiał subiektywnie mojej oceny stanu realizacji, przygotowań i przede wszystkim tempa, dlatego życzę całemu zespołowi CPK sukcesu, bo to nie jest kwestia jednej czy drugiej formacji politycznej, tylko jest to kwestia kompetencji i budowy dobrej atmosfery, nie tylko społecznej i nie tylko politycznej, a przede wszystkim walki z czasem i zmieniającą się sytuacją geopolityczną na światowym rynku lotniczym. W ostatnich miesiącach mamy nowe uwarunkowania funkcjonowania lotnictwa cywilnego na świecie.

Reasumując, mam tylko jedno proste pytanie zwłaszcza do pana ministra Laska. Czy jest jakiś wypracowany model roboczy stałych kontaktów i informacji przedkładanych prezesowi Rady Ministrów w jakimś okresie: kwartalnym, półrocznym czy innym, które weryfikują harmonogram, który państwo przyjęli, ze stanem jego realizacji, ewentualnie we współpracy z innymi instytucjami, jak choćby Ministerstwo Finansów, i z dokonywaniem stosownych korekt w zakresie samego wykonania tego projektu, sposobu jego finansowania, udziału spółki porty lotnicze w Warszawie? Tam mamy przecież wielkie zapowiedzi o rozbudowie Lotniska Chopina. Dzisiaj nie ma na to czasu, tak że ograniczam moją wypowiedź do tylko jednego pytania, a tym z państwa, którzy nas słuchają i oglądają przez transmisję internetową, pozostawiam ocenę kompetencji, treści i formy wystąpienia pana posła Sowy w stosunku do pana ministra Horal. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jeszcze raz dziękuję panu posłowi Markowi Sowie za bardzo merytoryczne i konkretne wystąpienie w tej sprawie.

Bardzo proszę, szanowna pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, przychylił do apelu pana posła Polaczka, żeby ci, którzy nas oglądają, poddali ocenie wypowiedzi poszczególnych posłów. Pan poseł Horała przyszedł do stołu prezydenckiego z oburzeniem, że ktoś mówi nie na temat. Przez kilkadziesiąt minut słuchamy wypowiedzi nie na temat, bo w wypowiedziach wszystkich posłów z PiS cały czas odnosicie się do projektu, który był projektem obrazkowym, który nigdy nie miał szansy na realizację, nigdy nie miał szansy na finansowanie. Opowiadaliście i przedstawialiście sobie opowieści. Któryś z panów wspominał, że mamy teraz komfort, panowie mają komfort, że mogą realizować, że nikt nie przeszkadza, że ktoś torpedował. Torpedowaliście przez kilka miesięcy, ciągle wrzucając a to projekt pseudoobywatelski, a to projekt prezydencki, a to jakieś informacje, na które sam by pan sobie odpowiadał itd., itd. Jak to nie jest torpedowanie, to nie wiem, jak to nazwać.

Chciałam tylko powiedzieć, że nikt nie torpedował niczego innego, tylko sposób realizacji jakiegokolwiek waszego projektu. Pan poseł Sowa wspominał o zaangażowaniu finansowym. Panie ministrze, chciałabym zadać pytanie. Z tych dwudziestu kilku procent budżetu, które zostały wydane przez pana posła Horałę jako pełnomocnika, ile pieniędzy zostało przekazanych na eventy, na reklamy, które niekoniecznie dotyczyły CPK, i na wszystkie działania poboczne, kompletnie niezwiązane z celem, któremu te pieniądze miałyby służyć, czyli z realizacją inwestycji? Pan poseł Sowa mnie ubiegł, bo słyszeliśmy o tych mitycznych regionalnych pełnomocnikach, że oni są, że pobierają pieniądze, comiesięczne pensje, natomiast żadnego efektu ich pracy nie ma. Chciałabym więc poprosić wręcz o taką imienną listę. Co to byli za pełnomocnicy i z kim z ówczesnych posłów czy rządzących byli powiązani?

Znamy w regionach poszczególne nazwiska i wiemy, jakie pieniądze tam trafiały, ale myślę, że ważne byłoby to, żeby społeczeństwo dowiedziało się, jakie rzeczywiście pieniądze zostały wydane m.in. na takie działania. Doskonale wiemy, że te pieniądze w ogóle nie poszły na działania związane chociażby z przebiegiem sprawnych konsultacji społecznych, dlatego że to, co proponowaliście, wzburzyło całe społeczeństwo w wielu różnych regionach. Było mnóstwo protestów. Dzisiaj te procesy przebiegają i nie słyszę o żadnych protestach, o żadnych pikietach itd., itd. Nie były one inspirowane przez ówczesną opozycję. Po prostu to społeczeństwo było przeciwne takim metodom realizacji, takim metodom zabierania ich majątku.

Pan poseł Horała żalił się tutaj, że nie daliśmy mu możliwości wypowiedzi wtedy, kiedy zgłaszał dziwny temat w trybie art. 152. Nas naprawdę nie interesuje, co ma pan do powiedzenia, dlatego że już tyle nagadaliście i naopowiadaliście o tym projekcie. Nas interesuje realizacja, a tę realizację, to, jak to wszystko się dzieje, przedstawił nam pan minister z całą swoją ekipą. Zaakceptujcie to, że projekt jest realizowany, że zostanie zrealizowany. Naprawdę nie ma co przeszkadzać. Bardzo więc proszę, panie ministrze, o uzupełnienie tych informacji i wykazanie, jak naprawdę podchodziło się do tej inwestycji za czasów PiS.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej.

Widzę, że jeszcze zgłasza się pani posłanka Anna Milczanowska. Szanowni państwo, zamykam listę. Ja też jestem zgłoszony. Po zakończeniu wypowiedzi pani posłanki Milczanowskiej również pozwolę sobie na kilka słów uwag i oddam głos panu ministrowi, panu prezesowi i współpracownikom w celu odniesienia się do tej dyskusji.

Bardzo proszę, pani posłanka Milczanowska.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, przyznam szczerze, że jestem zażenowana kilkoma wypowiedziami. Dobrze, że to posiedzenie Komisji się odbywa. Usłyszeliśmy tu z ust przedstawicieli i pana ministra Laska, jak zaawansowane są prace, jeżeli chodzi o Centralny Port Komunikacyjny, ale nie wiem, skąd ten atak na pana posła Marcina Horałę, który – mówiłam to poza mikrofonem – swoją wypowiedź miał bardzo merytoryczną, a pytania, które zadawał w stronę państwa reprezentujących stronę rządową, też były chyba bardzo konkretne, z prośbą o odpowiedź. Czasami była to nawet wypowiedź chwalać posunięcia inwestycyjne, które państwo prowadzicie. Te pytania były zadawane i oczekujemy konkretnej odpowiedzi.

Nie rozumiem też wypowiedzi pana posła Sowy. Zupełnie nie wiem, o co panu posłowi Sowie chodziło. Podobnie pani wiceprzewodnicząca. Ciągłe próbowanie coś znaleźć, byle tylko szpilę dołożyć. Tylko przypomnę, w jakiej atmosferze dane nam było pracować od 2017 r., a zwłaszcza

od 2018 r., kiedy ruszyła specustawa dotycząca CPK. Państwo mówicie, że teraz macie spokój itd. Tak, bo my ten spokój wam zapewniamy. Rzeczywiście zaczęliście realizować ten projekt po tym, jak zobaczyliście, jak wielkie poruszenie jest w społeczeństwie, jak ogromny ruch obywatelski „Tak dla CPK” powstał w Polsce, kiedy obywatele zebrali kilkaset tysięcy podpisów, kiedy projekt obywatelski ustawy został zgłoszony i został – niestety – od razu przez was przegłosowany na nie. W ogóle nie chcieliście nad nim pracować. Zaraz będzie też projekt złożony przez pana prezydenta Karola Nawrockiego. Na tym projektem również nie chcieliście pracować.

Nie dziwcie się więc, że dzisiaj pytamy. Nie napuszczamy jednak ludzi, nie przywozimy tutaj zrozpaczonych nie wiadomo skąd wziętych mieszkańców. Nie robimy jakichś pikiet, nie robimy awantur, bo na jednym nam zależy. O to apelowaliśmy i apelujemy od kilku lat. Róbmy to, żeby to powstało, bo to ma służyć rozwojowi naszego kraju, rozwojowi Polski. Dzisiaj z pytań pana ministra Webera czy pana ministra Horalę zobaczymy, jaka będzie odpowiedź. Chcemy dokładnie poznać sprawę finansowania tego projektu. Owszem, sama sobie zanotowałam. Mówicie państwo o 100 projektach, o iluś przedsięwzięciach, o tym, że jeszcze w tym roku będą ogłoszone przetargi na 60 mld zł itd. Chciałabym zobaczyć, czy rzeczywiście tak będzie. Zbliżamy się do półrocza 2026 r., więc spróbujcie nam odpowiedzieć, co się dzieje, zgodnie z prawdą. I tak już wiemy, jak wygląda ona na dzisiaj, a doskonale wiecie o tym, że to, jak będzie ona wyglądała jutro czy za kilka dni, też szybko poznamy. Mam więc apel, panie ministrze Lasek, żeby szczerze z nami rozmawiać. Ta rozmowa powinna być szczerze prowadzona przede wszystkim jednak z Polakami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, zanim oddam głos panu ministrowi, panu prezesowi i współpracownikom, pozwolę sobie również na kilka refleksji, bo rzeczywiście w tak dużej inwestycji ważna jest prawda, transparentność. Ważne jest to, żebyśmy wszyscy mieli poczucie, że to nie tylko opowieści z mchu i paproci, że ta inwestycja – czy każda inna – jest realizowana i że jest to robione z głową.

Myślę, że podstawowy problem polega na tym, że widzimy dysonans pomiędzy tym, co dzisiaj mówi opozycja, a tym, co robiła wcześniej. Ten dysonans polega na tym, że dzisiejszemu rządowi i spółce próbuje się przypisać wszystkie zaniedbania, które miały miejsce do końca 2023 r. Przypomnę, jeszcze w grudniu 2021 r. pełnomocnik rządu ds. budowy CPK mówił, że w 2027 r. lotnisko osiągnie zdolność operacyjną, operator lotniczy, linia lotnicza odleci może dopiero na wiosnę, jeżeli podejmie taką decyzję. Pełnomocnik rządu ds. budowy CPK mówił to 16 grudnia 2021 r. Jeżeli popatrzymy na to, jaka to była wielka hipokryzja, jakie to było kłamstwo, mówione z całkowitą pewnością opinii publicznej, to zauważymy, że te wszystkie dzisiejsze wystąpienia i próba przypisywania – co mnie bulwersuje, powiem szczerze – panu ministrowi Laskowi czy spółce, że stworzyła dzisiaj i odpowiada za jakieś opóźnienia... Nie mogę słuchać tego ze spokojem. Tylko dlatego, że szanuję prawo wszystkich państwa parlamentarzystów do wypowiedzi, nie ingerowałem i nie odzywałem się wtedy, kiedy państwo posłowie mówili o tych wszystkich rzeczach. Człowiek, który miałby choć trochę mniejszy poziom samodyscypliny, z pewnością zabrałby głos, bo tych rzeczy słuchać spokojnie się nie da.

Jeżeli na pięć lat przed otwarciem lotniska, kiedy nie ma decyzji lokalizacyjnej, kiedy nie ma nawet projektów, nie ma finansowania, nie ma żadnego terenu, żadne prace nie zostały rozpoczęte, człowiek wychodzi i mówi, że lotnisko będzie w 2027 r. i tylko od linii lotniczej zależy, czy polecą jeszcze w grudniu 2027 r., czy dopiero na wiosnę 2028 r., to moim zdaniem to całkowicie kompromituje taką osobę, takiego ministra, takiego wysokiego przedstawiciela rządu przed opinią publiczną. Wszyscy musimy to sobie uzmysłowić.

Dzisiaj mamy 2026 r. i muszę jeszcze raz podziękować panu ministrowi, panu prezesowi, wszystkim pracownikom spółki, bo to są konkretne działania. Wreszcie mamy ostateczną decyzję. Mało tego, zaczęliśmy od parlamentu, bo przecież zmiany prawne, które przedstawiliśmy i przyjęliśmy w parlamencie, umożliwiły sprawniejszy postęp w realizacji tej inwestycji. To wszystko również zaczęło się w parlamencie. Mamy ostateczną decyzję lokalizacyjną, rozstrzygniętą kwestię inżyniera kontraktu. Mamy przetarg na terminal. Są porozumienia z różnymi instytucjami, nawet bez żadnego problemu, po rozmowach z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, po to, żeby w odpowiedni sposób zorganizować komunikację wokół lotniska. Co więcej, to wszystko prowadzone jest w formie dialogu, który uznaje racje partnerów społecznych do wnoszenia swoich uwag i oczekiwań, że inwestycja będzie odpowiadać na ich oczekiwania, a przynajmniej tam, gdzie da się je spełnić.

Przypomnę, na czym polegały konsultacje za poprzedniego pełnomocnika w CPK. Otóż jedna ekipa ze spółki jechała do jednej wsi, tam opowiadali, że ta druga wieś nie chce zgodzić się na wariant, którego oczekują, później jechali do tej drugiej wsi i na tych pierwszych napuszczali mieszkańców tej drugiej wsi. Na tym polegały konsultacje.

Posel Marcin Horała (PiS):

Jaka wieś?

Posel Anna Milczanowska (PiS):

To kłamstwo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Działo się to na przykład w województwie śląskim. To się działo w województwie śląskim, panie pośle. Ignorowaliście głos społeczeństwa, ignorowaliście potrzeby tych ludzi, a linie malowaliście kreską w ministerialnym gabinecie tak, jak wam pasowało. Co więcej, do propagandy zatrudniliście swoich funkcjonariuszy. Przecież pan doskonale zna... W Wielkopolsce wasz urzędnik z PiS, PiS-owski nominat 400 tys. zł przytulił za to, że miał organizować propagandę na rzecz CPK, okłamując ludzi, wprowadzając ich w błąd i tworzyć tego typu konflikty społeczne wtedy, kiedy były prowadzone konsultacje. To były działania za poprzedniego rządu. I dzisiaj mówią państwo, że ludzie tego nie pamiętają? Właśnie to ludzie pamiętają.

Już na koniec wisienka na torcie. Wtedy, kiedy tworzyliście państwo „Tak dla CPK”, kiedy składaliście ustawy dla „Tak dla CPK”, kiedy nakłanialiście do podpisania tej ustawy ludzi w całej Polsce – ustawy, która miała zapewnić, że lotniska regionalne nie będą miały wsparcia samorządów – chcieliście w tych ustawach odebrać samorządom, ludziom głos, możliwość wspomagania lotnisk, które wspomagają gospodarkę lokalną. To była wasza ustawa. Dzisiaj przychodzicie tutaj i mówicie, że coś wam się nie podoba, że decyzja lokalizacyjna jest za późno, pomimo tego, że nie zrobiliście za wiele, żeby coś takiego się zadziało? Na koniec sprzedaliście działkę. Wtedy, kiedy składaliście ustawę o CPK, kiedy tworzyliście inicjatywę „Tak dla CPK”, działka była sprzedana i wszyscy milczeliście, nawet słowa nie powiedzieliście na ten temat, a przychodzicie tutaj i mówicie, że nie podoba wam się, bo beton będzie szary.

Naprawdę zalecam wszystkim, żebyśmy wtedy, kiedy dyskutujemy na temat tak ważnych inicjatyw, trzymali się prawdy i faktów. Myślę, że jeżeli wszyscy – a przede wszystkim ci, którzy rządzą, dopuścili do takich kategorycznych zaniedbań i opóźnień w tej inwestycji – będą trzymać się faktów, to wtedy dyskusja, debata będzie mogła być spokojna, merytoryczna, oparta o fakty i będziemy mogli oczekiwać zarówno od pana ministra, jak i od spółki konkretnych odpowiedzi na konkretne pytania. Dopóki nie stanie państwo... To zwłaszcza do pana pełnomocnika. Dopóki nie stanie pan w prawdzie i nie przeprosi obywateli za to, że w grudniu 2021 r. mając świadomość, że tej inwestycji nie da się zrealizować do 2027 r., wprowadzał pan ludzi w błąd, dopóki za to pan nie przeprosi, będę uważał, że nie ma pan moralnego prawa, żeby podkreślać teraz i wskazywać jakieś opóźnienia, jeżeli w ogóle będą jakiegokolwiek opóźnienia, bo tamta sytuacja po prostu pana kompromituje.

Mało tego, moglibyśmy porozmawiać dalej, przecież państwo jeszcze przed 2020 r. opowiadaliście, że w CPK będą jeździły pociągi w tubach transportowych, które będzie realizowała spółka pana Muska. Dzisiaj nie ma ani pomysłu, ani tej spółki. Zachęcam pana, żeby poczytał pan w internecie – bo w internecie nic nie ginie – bzdury, które opowiadaliście ludziom po to, żeby wprowadzić ich w błąd. Tym bardziej powinniście docenić to, co ze spółką zrobił dzisiaj pan minister i co zrobił pan prezes, dlatego że to są konkretne działania, które będą realizowały konkretny port lotniczy.

Panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, to powiedziawszy, zakończę tę rundę debaty. Bardzo proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi i o ustosunkowanie się do wszystkich spraw, które zostały poruszone.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, jestem wyjątkowo spokojnym człowiekiem, więc będę mówił spokojnie. Najpierw odniosę się do pierwszej wypowiedzi pana przewodniczącego. Ma pan rację. Ma pan rację, że być może powinniśmy bardziej chwalić się tym, co osiągnęliśmy. Dam prosty przykład. Rozmawiałem kiedyś z jednym z topowych dziennikarzy jednej z ważnych stacji i on mówi: „No, moglibyście się chwalić”. Ja mówię... Pokazałem mu, co jest na stronie internetowej dzień w dzień: uruchamianie przetargi, informacje o tym,

co zostało rozstrzygnięte. Tam codziennie coś się informacyjnie dzieje. Chciałbym, żeby to się zmieniło, ale dostałem od niego odpowiedź: „A kto by to czytał?”. Zachęcam więc państwa jednak do zaglądania na stronę, portpolska.info, gdzie jest informacja o postępach całego projektu, bo to wszystko, co dzisiaj powiedzieliśmy, tam jest i można to śledzić. Przyznam się, myślę, że w historii trafiłem tylko na jednego dziennikarza, który przygotował się do programu, czytając tamte informacje. Chciałbym, żeby było inaczej, ale może wynika to z tego, że my po prostu robimy, a nie gadamy, czyli skoncentrowaliśmy się na pracy.

Odpowiadając panu ministrowi Horale: zazdroszczę panu, panie ministrze. Zazdroszczę panu tej rozkosznej lekkości bytu w czasie, kiedy miał pan pod sobą ten projekt, ponieważ to był etap mocno wstępny. Moment, kiedy trzeba było kończyć kamienie milowe, uzyskiwać konkretne decyzje, uzgadniać projekty, które do nas spływały, żeby mogły być podstawą do tego, żebyśmy rzeczywiście mogli przeprowadzić ten projekt z fazy projektowania czy pomysłu do fazy realizacji, to są nieporównywalne historie.

Nawet przecież wspomniany przez pana program wieloletni... „Tak, zostawiliśmy wam pieniądze”. Nie, zostawiliście program wieloletni, który uchwaliliście dzień po przegranych wyborach, kiedy wiedzieliście, że i tak nie będziecie rządzić w następnej kadencji. Mogliście to zrobić wcześniej. Jestem przekonany, że gdybyście wiedzieli, że to wasze finansowanie, które zapewnialiście tym programem wieloletnim, ma sens, że macie pieniądze, to w państwa rządzie minister finansów popierałby to, żeby zrobić to jak najszybciej. Czym przekonać mieszkańców, czym przekonać wyborców do tego, że projekt jest realizowany, jak nie mówiąc: „Jako rząd bierzemy odpowiedzialność za finanse do tego projektu”?

My taki projekt wieloletni – o dwa lata dłuższy, do 2032 r. – uchwaliliśmy na przełomie 2024/2025, biorąc za niego odpowiedzialność. W niektórych miejscach projekt ten jest kontynuacją, jak to w większości projektów. Przypomnę, że – to jest też odpowiedź dla pani poseł Pauliny Matysiak – środki unijne również w państwa projekcie to były, o ile dobrze pamiętam – przepraszam, mówię teraz z pamięci – chyba 24 mld euro plus środki z PPP na budowę kolei. W Polsce to się jeszcze nie wydarzyło. Mamy jedno czy w zasadzie dwa nienajlepsze doświadczenia w budowie autostrad z PPP. Mam chyba najdroższą autostradę w Europie na tym odcinku. Francuzi tego próbowali. To jest dość ryzykowny problem również dla ministra finansów, w jaki sposób to spłacać, bo przecież zgodnie z waszymi zapisami z 2022 r. całą infrastrukturę, którą wybudujemy wcześniej jako spółka Centralny Port Komunikacyjny, teraz jako spółka Port Polska – ta, która będzie realizowała elementy kolejowe – będziemy musieli przekazać PKP PLK, więc to też będzie dość później. Wyzbywamy się majątku, przekazujemy ten majątek w zarządzanie i w ogóle przekazujemy do PKP PLK, bo tak to państwo ustaliliście.

Dzisiaj jesteśmy w fazie przejścia do konkretnych elementów wykonawczych tego programu, do pierwszych prac ziemnych, do fundamentowania głębokiego w tym roku. Pan minister Horalą zadał mi pytanie, które chyba z dużej sympatii dla mnie zadaje już wielokrotnie: Kim jest Maciej Lasek? Powiem, że jestem tym, który wprowadził ten projekt w fazę realizacji. Jestem dumny z tego, że dzięki tym ludziom, którzy tutaj siedzą, będziemy mogli powiedzieć, że tak, to my rozpoczęliśmy rzeczywiste prace ziemne, przeszliśmy z fazy projektowania, pomysłów, wizji do fazy realizacji.

Zatrudnienie? Tu moi koledzy na pewno wszystko to powiedzą. Tak, przechodzimy do fazy realizacji, zatrudnienie rośnie. Szczegóły zapewne poda pan prezes Czernicki. W jednym zakresie jednak spadło. Spadło, jeżeli chodzi o przedstawicieli regionalnych. Podeprę się takim fragmentem. Nie wiem, czy państwo pamiętacie: w poprzednim czasie było sześciu przedstawicieli regionalnych, osoby fizyczne, jedna prowadząca osobową działalność gospodarczą.

Przedmioty umowy? Wszystko mogło być wykonane wewnątrz własnej organizacji, czyli w spółce. „Wynagrodzenia ustalone zostały w oparciu o nierynkowe stawki. Komórka wnioskująca nie przeprowadziła rozeznania rynku. Zadanie koordynacji”... itd. Co tam było jeszcze są ciekawsze: „W badanym etapie inwestycji część zadań wpisanych do umowy nie była realizowana i była niezasadna”. Równolegle obowiązywała analogiczna umowa ramowa z innymi podmiotami. Czymże to było, jak nie wyprowadzaniem środków? Taki zresztą pogląd podzieliła prokuratura, do której zostały złożone zawiadomienia o możliwości popełnienia przestępstwa. Prowadzi to prokurator regionalny w Łodzi. Sprawa się toczy. Takie rzeczy będziemy rozliczali. Tych zawiadomień o możliwości popełnienia przestępstwa było więcej, może nie tyle, ile oczekiwałoby społeczeństwo albo ile wątpliwości mieliśmy, ale, tak jak powiedziałem, nie jesteśmy od tego, żeby rozliczać ten projekt, tylko jesteśmy od tego, żeby go sprawnie realizować.

Tak, nie ma eventów. Nie ma eventów w Krokowej czy gdzieś w tamtych rejonach, gdzie kolej dużych prędkości nigdy nie dojedzie.

Posel Marcin Horała (PiS):

Dojedzie.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

Tak? Dojedzie? Może. Nie wiem jak, ale powiem tak.

Posel Marcin Horała (PiS):

Za waszych czasów... (*niestłyszalne*)

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

Ale to nie jest kolej dużych prędkości. Piotrze, tak? Pan prezes później to skomentuje.

Dialog? Tak, istotnie, rzeczywiście prowadzimy w tej chwili normalny dialog z samorządami – to wielokrotnie było tutaj powiedziane – i z ludźmi, którzy bali się tego projektu. To oni najpierw się bali. Mogliście państwo z nimi rozmawiać z pozycji empatycznej, tak bym powiedział, a nie z pozycji siły. Pewnie byłoby inaczej, pewnie nie byłoby tych protestów. To nie jest tak, że przyszedł mityczny Lasek i podkreślał ludzi, żeby protestowali, tylko przyszli ludzie do posła Laska czy do innych posłów i powiedzieli: „Panie pośle, ratuj nas, bo spółka czy politycy PiS działają tutaj nie do końca... Nie czujemy się w tym bezpiecznie”.

Jeżeli chodzi o kolej dużych prędkości, przypomnę, gros kosztów to jest wybudowanie linii, wytrasowana linia na 350 km/h. Tylko pociągi miały jeździć 250 km/h. Pamiętajcie państwo, że to jest pomysł, można powiedzieć, jeszcze z dawnych czasów: linia Y na 350 km/h, jeżeli chodzi o trasowanie, ale wpuszczone na nie pociągi na 250 km/h. Gdybym zadał dzisiaj pytanie o to, gdzie jest tabor Polski na 250 km/h, to nikt by mi tego nie wskazał, bo jest dopiero pierwszy na 200 km/h, chyba nawet jeszcze nie ma pierwszego, jeszcze go nie ma. Tak, panie prezesie? Tak, na 200 km/h. Przypomnę, że mamy 2026 r., a teoretycznie według państwa w 2027 r. ta linia powinna być uruchomiona, a nie mamy takich pociągów. Oczywiście liczymy więc na to, że nasi polscy wykonawcy nabędą te kompetencje do momentu, w którym będziemy mogli zamawiać tabor szerzej, ale zaczynamy od tego, żeby zapewnić tabor i na dużą prędkość, i na dowozy. Na dowozy jesteśmy gotowi do 200 km/h. W tym roku nie wykluczamy tego. Spółka będzie ogłaszała przetarg w tym zakresie.

Jeżeli chodzi natomiast o to, dlaczego 320 km/h, a nie 250 km/h... Jeżeli pociągi miałyby się nie zatrzymywać na pośrednich stacjach, to dla pasażera nie ma absolutnie żadnego znaczenia, czy pojadą 250 km/h, czy 320 km/h, bo na pośrednich stacjach nie wsiądzie, tak czy inaczej, natomiast jeżeli miałyby zatrzymywać się częściej, to na całym odcinku, dajmy na to, Warszawa – Poznań czy Warszawa – Łódź przy 250 km/h będziemy tracili 43 minuty. Naprawdę, liczy się też efektywność, a w momencie, kiedy puścimy pociągi, pociągi są najmniejszym kosztem tego wszystkiego. Jeżeli puścimy pociągi na 320 km/h i damy różną ofertę, zarówno tę, która będzie jeździła szybciej, jak i tę, która będzie jeździła nieco wolniej, damy ofertę taką, że ktoś będzie jednak chciał wsiąść do pociągu kolei dużych prędkości i w 100 minut z Poznania znaleźć się w Warszawie – założmy, jeżeli mówimy o tej destynacji – czy wsiąść w pociąg po linii LK3 i pojechać pociągiem o prędkości do 160 km/h, gdzie już wszystko istnieje i tak dalej... w 2 godziny z niewielkim kawałeczkiem dojechać po istniejącej linii. Musimy więc dać efektywność. Jeżeli budujemy nową infrastrukturę, musimy zrobić to efektywnie.

Pan poseł wspominał o opóźnieniach. Przypomnę, że nie można rozpocząć budowy, jeśli nie ma się gotowego projektu, dokumentacji projektowej. Przypomnę, że jeżeli chodzi o przygotowanie projektu dworca kolejowego pod terminalem, tam nie było żadnych opóźnień. To po prostu się toczyło. Foster wraz z partnerami robił ten projekt zgodnie z zastanym przez nas harmonogramem, zleceniami itd. Muszę powiedzieć, że pierwsze podejście do odbioru dokumentacji było jesienią w 2024 r., następnie nastąpiły odbiory, żebyśmy później nie mieli problemów takich, jakie miało choćby Lotnisko Berlin Brandenburg. Wiemy, jak długo było to budowane. Odbiory, Straż Pożarna, urząd celny i Straż Graniczna, to wszystko, żeby była zaakceptowana dokumentacja, trwało. Były kolejne tury wymiany informacji między wykonawcą projektu a tym, który dawał uwagi. W lipcu zeszłego roku mieliśmy kompletną dokumentację bez zatrzymywania całego projektu. Jeżeli chodzi o część *airside'ową*, sami państwo wiecie, jedna firma zgłosiła się do realizacji tego projektu. Ten projekt troszeczkę się cofnął, bo państwo podjęliście decyzję o PAL-08, o zmniejszeniu zakresu tego projektu, i on trwa do dnia dzisiejszego.

Jeżeli chodzi o dokumentację, dopiero niedługo będziemy ją odbierali. Nie było absolutnie żadnego wstrzymania działania, nawet na miesiąc. Po prostu firma robiła tak, jak miała to robić, i przekazywała dokumentację zgodnie z pierwotnym harmonogramem. Może powinniśmy zmienić to na 36, 38, a może wrócić do 40 mln pasażerów, tylko że to wprowadziłoby kolejne opóźnienie, bo to będzie kolejna zmiana, w związku z czym lepiej robić to tak, jak tutaj powiedział pan prezes Filip Czernicki, zarządzając tą zmianą już w trakcie procesu budowlanego.

Czy postępy w projektowaniu, w harmonogramie są raportowane? Tak, ależ oczywiście. Jest system MonAliZa 2.0. Co miesiąc akceptuję kolejne postępy, które są wpisywane, w realizacji tego projektu. Jest to system nadzoru nad realizacją kluczowych inwestycji realizowanych w ramach projektów, choćby infrastrukturalnych. To samo dotyczy portów polskich, to samo pewnie dotyczy elektrowni atomowej. Nasz projekt tam jest wpisany. Kwartalnie jest podsumowywany na spotkaniach w KPRM, a co roku jest – zresztą tak, jak w przypadku tego, co realizował pan pełnomocnik, pan minister Hoła – sprawozdanie pełnomocnika, a więc proces ten jest realizowany miesięcznie, kwartalnie i rocznie.

Co jeszcze powiedziałbym w mojej części? Wspomnieliście państwo o lotniskach. Przypomnę... Zaznaczyłem sobie tutaj art. 5 ust. 1 projektu ustawy o zapewnieniu realizacji inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Chciałbym wyprowadzić państwa, którzy nas słuchają – pewnie nieliczni, ale słuchają – za pośrednictwem mediów. „Zakazuje się dofinansowania połączeń lotniczych przez Skarb Państwa, jednostki samorządu terytorialnego lub ich związki, państwowe osoby prawne oraz komunalne osoby prawne. Podmioty określone w zdaniu poprzedzającym nie mogą w szczególności zawierać umów o charakterze marketingowym, promocyjnym lub innych umów podobnego rodzaju z przewoźnikami lotniczymi” – nie jest wyszczególnione, jakimi przewoźnikami lotniczymi – „lub jednostkami powiązanymi w rozumieniu art. 3 ust 1 pkt” i tak dalej... ustawy o rachunkowości.

Bardzo państwa proszę, słuchajcie. Po co nam lotnisko, z którego nikt nie lata? Jedno takie już mamy. To jest Radom. Mamy świetne... Wybudowaliście lotnisko, wobec którego... tego procesu... też toczy się postępowanie przed prokuraturą, bo było wydane 880 mln zł na budowę tego lotniska. Zostawiam tę sprawę prokuraturze, niech ona rozstrzygnie. To nie jest tak, że za pomocą czarodziejskiej różdżki można sobie przenieść ruch lotniczy z jednego lotniska na drugie. To się jeszcze nikomu nie udało, niestety, stwierdzam z żalem, bo infrastrukturę PPL wybudował naprawdę świetną, wybudował naprawdę bardzo dobrą infrastrukturę, duże parkingi, puste lotnisko, nikt się o nikogo nie potyka.

Naprawdę linie lotnicze mogłyby... Zachęcamy je, promujemy i, można powiedzieć, wydajemy dodatkowe środki. Już nie pamiętam, ile jest tych środków, ale idzie chyba ok. 10 mln zł rocznie w to, żeby zachęcić linie lotnicze, żeby z tego latały. Wybaczcie mi państwo, ale nie zmuszę przewoźnika narodowego, którym jest Polskie Linie Lotnicze LOT, żeby poniżej kosztów wykonywał stamtąd operacje, bo ktoś miał pomysł, żeby zbudować lotnisko w Radomiu. Biznes lotniczy polega jednak na zarabianiu pieniędzy, a nie dopłacaniu do tego. To to, co powiedział tutaj pan poseł Sowa, jak i pan przewodniczący. Jeżeli popatrzymy sobie na to, ile pasażerowie z takich lotnisk zostawiają pieniędzy w regionie, to to, co się dopłaca w ramach różnych umów marketingowych czy czegoś podobnego, jednak się opłaca, można powiedzieć. Najlepiej widać to w Krakowie.

Jeżeli chodzi o pana posła Rafała Webera, pana ministra Webera, prosił pan o decyzje środowiskowe itd. Przygotujemy to na piśmie, bo to są szczegółowe informacje. Nie będę mówił z głowy, ale myślę, że one nie są dłuższe niż postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej na budowę pasa w Krakowie, a wszyscy wiemy, jak długo to trwało, więc nie przerzucamy się tym czasem.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Kto blokował, też wiemy.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

Myślę, że akurat to nie my blokowaliśmy, a mieliście państwo pełnię władzy w tym zakresie. Tak to wygląda.

Panie przewodniczący, jeżeli można, przekazałbym głos panu prezesowi. W takiej samej kolejności krótko członkowie zarządu już szczegółowo odnieśli się do pytań.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze.

Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu CPK sp. z o.o. Filip Czernicki:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja rzeczywiście bardzo krótko, bo chciałbym oddać głos kolegom. Najpierw odniosę się do uwagi związanej z modernizacją Lotniska Chopina. Pragnę najpierw podkreślić, że na Lotnisku Chopina dokonywane są teraz przede wszystkim zaległe i bardzo pilne inwestycje odtworzeniowe, które są związane z utrzymaniem działalności lotniska w bieżącym standardzie. Większość tych inwestycji niestety była wstrzymana. Po drugie, mamy modernizacyjne inwestycje, które są związane z podniesieniem przepustowości, zwłaszcza jeśli chodzi o strefę *airside'ową* w zakresie zwiększenia liczby stanowisk postojowych. Nawet nasz narodowy przewoźnik nie mieści się na bieżącej infrastrukturze. Już dzisiaj nie wystarcza stanowisk postojowych, aby wszystkie samoloty LOT mogły wrócić na noc do swojego macierzystego portu, więc te inwestycje są już dzisiaj prowadzone. Żadna z nich nie jest opóźniona, inwestycję w PPS-15 mamy wręcz mocno zaawansowaną.

To, co jest kolejnym etapem w zakresie modernizacji lotniska, to zwiększenie w zakresie stanowisk kontaktowych, bo znów chodzi nam o wzmocnienie funkcji hubowej na tym lotnisku, czyli możliwości funkcjonowania lotniska jako lotniska przesiadkowego i takiego, które stanowi dom macierzysty dla Polskich Linii Lotniczych LOT. Te wszystkie inwestycje rzeczywiście są realizowane zgodnie z harmonogramem. Terminowo zwrócą się na pewno z naddatkiem, też przed terminem przeniesienia ruchu na lotnisko docelowe, za które odpowiada Port Polska.

Co jest kluczowe, mamy bardzo dobrą współpracę na wielu roboczych zespołach z PPL, bo tak naprawdę to PPL dzisiaj buduje sobie przyszłość w nowej lokalizacji, a zatem staramy się jak najszerzej współpracować, merytorycznie przygotowując się do przyszłego przeniesienia ruchu w ramach tzw. procesu ORAT.

Krótko odnosząc się do tego, co dotyczyło wewnętrznej organizacji spółki, mogę dodać, że spółka znacząco wzmocniła swoje zasoby kadrowe. Staramy się... Po pierwsze, zatrudniamy na umowach o pracę, po drugie, mamy silne wzmocnienie fachowych służb, zwłaszcza jeśli chodzi o inżynierów. W tym zakresie przybyło spółce dobrych kilkaset osób w stosunku do momentu, w którym rozpoczęliśmy kadencję ponad dwa lata temu. Mam nadzieję, że nieco takiego wzmocnienia jeszcze będziemy mieli, chociaż trzeba dodać, że w ramach toczącego się postępowania na wybór generalnego inżyniera kontraktu na pewno pozyskamy w tych służbach dobrych kilkuset inżynierów nadzorujących i koordynujących proces realizacji inwestycji.

Co z mojego punktu widzenia warto dodać, uporządkowaliśmy wiele procesów, zasad zadaniowania. Dopiero teraz udało się naprawić wszystkie kwestie związane z zadaniowaniem, harmonogramowaniem i, co najważniejsze, rozliczaniem poprzez cele, czyli pracownicy są dzisiaj wynagradzani i mają szansę uzyskiwać bonusy właśnie za dowiezienie celów. To tzw. zarządzanie poprzez cele. MBO zostało wprowadzone dla całej spółki, nie tylko dla zarządu, co jest oczywistą fikcją, bo ośobiście nie mamy możliwości przełożenia tych celów w ich realizacji. Chcielibyśmy natomiast, aby pracownicy byli doceniani, widzieli też efekty swojej pracy właśnie w tych podstawowych narzędziach motywacyjnych.

Dalej chciałbym oddać głos kolegom, bo tak naprawdę więcej uwag było adresowanych bezpośrednio do poszczególnych podprogramów. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie prezesie.

Bardzo proszę, w zakresie lotniska pan prezes Dariusz Kuś. Bardzo proszę.

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Dariusz Kuś:

Tak. Szanowni państwo, sprostuję lub wyjaśnię wątpliwości, które zostały tutaj na sali zgłoszone, dotyczące zakresu informacji, które przekazywałem, i podzielę się pewną refleksją czy też pewnym komentarzem.

Odpowiadając na pytanie czy wątpliwość pana posła Horały co do tego, co to jest 32 mln i co to jest 34 mln, potwierdzam, że 32 mln w prezentacji dotyczyło ruchu lotniczego, ruchu pasażerskiego, który w pierwszym roku chcemy obsłużyć na nowym lotnisku. Jest to ruch przeniesiony z Lotniska Chopina plus nowe loty, które z całą pewnością zostaną otwarte na nowym lotnisku, zaś 34 mln pasażerów to jest *capacity*, pojemność nowego lotniska. To jest

pojemność teoretyczna, modelowa, która w realnym świecie oznacza, że faktyczna przepustowość tak zbudowanego lotniska będzie stanowiła wartość – możemy to szacować – na poziomie 37–38 mln pasażerów.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

16, 17 dzisiaj.

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Dariusz Kuś:

Tak. To jest pierwsze sprostowanie.

Drugie to jest kwestia tego, co powiedziałem na temat opcji związanych z PAL-08 i PAL-1. Precyzyjnie tutaj powiedziałem, że we wszystkie postępowania wykonawcze, czyli w przetargi, które ogłosiliśmy na wykonawstwo, wmontowaliśmy po prostu opcje na możliwość większej rozbudowy lotniska i te opcje możemy uruchomić w dowolnym momencie. Tu nie ma roku przesunięcia.

Posel Marcin Horała (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Dariusz Kuś:

Powiedziałem, 44 mln, PAL-1.

Posel Marcin Horała (PiS):

Nie, co się wydarzy... Co triggeruje tę decyzję, że uruchamiamy?

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Dariusz Kuś:

Otóż, panie pośle, staramy się podchodzić do tego projektu niezwykle profesjonalnie, tzn. każda decyzja, jaka jest podejmowana w podprogramie, w każdym z podprogramów i na koniec w programie, jest oparta o bardzo szczegółowe, weryfikowane w zewnętrznych instytucjach specjalistycznych analizy, które doprowadzają nas do podejmowania decyzji. Takimi analizami, które mogą spowodować uruchomienie takich opcji, są oczywiste rzeczy. Pierwsza to jest kwestia prognoz ruchu lotniczego. Jeśli one będą większe i będą wskazywały na to, że przeniesiemy większy ruch z Lotniska Chopina, że nowy ruch szybko urośnie na nowym lotnisku, to będzie trigger do podjęcia tego typu decyzji.

Druga rzecz to kwestia modernizacji Lotniska Chopina. Wrócę do tego jeszcze na koniec wypowiedzi, bo uważam, że zatrzymanie modernizacji Lotniska Chopina bodaj w 2017 czy 2018 r. to był jeden z trzech katastrofalnych błędów strategicznych, jakie zostały popełnione w obszarze działalności lotniczej w państwie polskim, ale wracam do triggerów. Jeżeli Lotnisko Chopina zostanie zmodernizowane zgodnie z planem, który jest w tej chwili realizowany, o czym wspominał pan prezes Czernicki, to osiągniemy próg pewności dotyczący jego przepustowości, którą osiągnie po tej modernizacji, a zatem wiarygodność ruchu, który zostanie wygenerowany na Lotnisku Chopina w latach do 2032 r. włącznie, pozwoli nam przeanalizować potrzebę uruchomienia bądź nie opcji związanej z większym lotniskiem centralnym.

Trzeci trigger, który tutaj chyba nie padł z moich ust, ale... Bardzo intensywnie monitorujemy sytuację strategii rozwojowej Polskich Linii Lotniczych LOT. To jest bardzo ważny element służący tej decyzji. Dzisiaj wszyscy mamy opinię taką, że LOT dobrze realizuje strategię, którą obrał. Mówiąc bardzo kolokwialnie, dowozi te elementy, które znalazły się w tej strategii. Dla nas to jest *proof record*. Jeżeli LOT rzeczywiście będzie rozwijał się w taki sposób, w jaki to do tej pory się udaje, ta perspektywa dalszego rozwoju będzie dla nas elementem o dużym poziomie ufności. To jest kolejny powód, który będzie u podstaw decyzji dotyczącej uruchomienia opcji PAL-1. Wszystko to jest więc oparte o bardzo szczegółowe rynkowe analizy. Wszystko to jest też oparte o płynące z rynku finansowego analizy tego, w jaki sposób świat finansów, który będzie dostarczał nam finansowanie dłużne na potrzeby uruchomienia tego projektu, jak ci doradcy i jak te banki inwestycyjne będą patrzeć na kwestię ufności, że jest potrzebne większe lotnisko. To wreszcie doradcy strategiczni, którzy od początku towarzyszyli temu projektowi.

Jest to więc oparte na bardzo profesjonalnych, bardzo konstruktywnych, bardzo realistycznych analizach. Na tej podstawie w przyszłości będziemy podejmowali decyzje. To, co zaasekurowaliśmy do tej pory, to możliwość podjęcia takiej decyzji. Myślę, że to jest bardzo rozsądne działanie, ponieważ powoduje, że środki publiczne na te cele będą wydawane tylko i wyłącznie wtedy, kiedy ta potrzeba zostanie w 100% potwierdzona.

Płynnie nawiązałem do kwestii przepustowości lotniska warszawskiego. Miałem wrażenie, że pan poseł kwestionował możliwość obsłużenia na lotnisku w Warszawie wielkości ok. 30 mln pasażerów w ruchu rocznym. W oczywisty sposób znamy szczegóły tej modernizacji. Pan prezes Filip Czernicki jest przewodniczącym Rady Nadzorczej Polskich Portów Lotniczych. Koordynujemy nasze dwa projekty. To był drugi z błędów strategicznych, że nie została w sposób prawidłowy wdrożona koordynacja pomiędzy PPL – a zatem Lotniskiem Chopina – a pracami prowadzonymi w spółce Centralny Port Komunikacyjny. Dzisiaj ta współpraca idzie prawie modelowo. Jesteśmy w pełnej wymianie danych dotyczących tego, jak te projekty idą.

Padła jeszcze wątpliwość dotycząca kontynuacji bądź nie. Nie wiem, czy mam się do tego odnosić, ale spróbuję to zrobić w skrócie. To wątpliwość dotycząca inwestora, konsorcjum firm francuskiej i australijskiej, które miały być partnerem tego przedsięwzięcia. Przyznam, że w oczywisty sposób są mi znane warunki *term sheetu*, który został podpisany przez spółkę CPK z tym konsorcjum. O szczegółach oczywiście nie mogę mówić, bo jest on objęty odpowiednimi klauzulami. Przypuszczam, że pan poseł też zna warunki tego *term sheetu*.

Poseł Marcin Horała (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Dariusz Kuś:

Tak, ale muszę powiedzieć, że bardzo nie zazdrościłbym takiemu zarządowi spółki CPK, który byłby zmuszony podpisać umowę zgodną z warunkami tego *term sheetu*. Myślę, że tu bylibyśmy jednak w sferze poważnej odpowiedzialności, być może karnej, a być może tylko odpowiedzialności za środki publiczne.

W związku z tym zmiana konsorcjum prywatnych firm dopuszczonych do inwestycji czy zakładanych do dopuszczenia do inwestycji infrastruktury krytycznej państwa polskiego na firmę PPL, polskie przedsiębiorstwo, które dysponuje wiedzą i odpowiedniej wielkości kapitałem, żeby to przedsięwzięcie z nami zrealizować, mieści się w pojęciu po pierwsze najgłębszego, największego patriotyzmu, po drugie najlepszego działania biznesowego. Dziś na palcach można by policzyć – nie mam wiedzy, więc nie będę spekulował – jaka jest wartość spółki PPL w dniu dzisiejszym przy ruchu, który generuje, i przy dochodach, jakie osiąga. W projekcie, który zastaliśmy w spółce, PPL po tym mitycznym 2027 r. prawie że przestawał mieć rację bytu. Cała wartość tego przedsiębiorstwa liczona dzisiaj w miliardach zostałaby całkowicie zutylizowana.

Poseł Marcin Horała (PiS):

(niesłyszalne) ...częścią wartości spółki CPK.

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Dariusz Kuś:

Nie, ponieważ PPL nie miał żadnego aktywnego działania w projekcie CPK. Projekt CPK byłby zrealizowany z konsorcjum firm Vinci i IFM i PPL w tym nie było. W związku z tym wartość tej spółki, którą jest *know-how*, sprowadzała się do gruntów, a te grunty i tak są. W związku z tym wymagało to skomentowania.

Ostatnia rzecz, o jakiej chciałem powiedzieć, to jest kwestia przychodów lotniskowych i poza-lotniskowych. Być może pan poseł jest po prostu w niewiedzy, to sprostuję. Nie mam przed sobą szczegółowego modelu biznesowego nowego naszego przedsięwzięcia, ale to jest wiedza powszechnie dostępna, więc tylko w ten sposób ją przytoczę. Lotnisko generuje – w naszym przypadku może to będzie mniej więcej, może ciut więcej – 60% przychodów z działalności lotniskowej. Pozostałe przychody to jest działalność pozalotniskowa. Z tej działalności pozalotniskowej, czyli tych pozostałych ok. 40%, lwią część jest generowana przez przychody typu parking, sklepy wolnocłowe, reklama itd., itd. Tylko niewielki... tu nie mam danych, więc proszę mnie nie łapać za słowa, nie przytoczę, ale spekuluję, że to jest 1, 2% przychodów, pochodzi z działalności *landside'owej* typu Airport City. To to, o czym pan poseł był uprzejmy wspomnieć, że oddaliśmy lub oddajemy, chcemy oddać współaktywność w tej strefie również podmiotom zewnętrznym. Mowa tu o hotelach, o tego typu działalności, biurach itd. Z tego pochodzi nikły procent przychodów w działalności całego lotniska tak widzianego.

Poseł Marcin Horała (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Dariusz Kuś:

Bardzo dobrze, bardzo dobrze. W grupie kapitałowej nadal mamy więc... Już trzymamy się tych 2%. 95–98% przychodów lotniska jest w grupie kapitałowej dzięki temu, że Vinci i IFM zastąpiliśmy PPL, bo w scenariuszu, który pan był uprzejmy pokazać jako ten lepszy, idealny, pierwotny, sam fakt, że inwestorem na lotnisku jest Vinci i IFM, oznaczałoby, że 95% przychodów szłoby do spółki, która jest JV konsorcjum IFM, Vinci i CPK, fifty-fifty, czyli z 95% przychodów połowa byłaby przeznaczona dla inwestora zagranicznego.

Posel Marcin Horała (PiS):

Spółki, która... (*niestyszalne*)

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Dariusz Kuś:

Tak, tak, tak, tak. Uprzejmie proszę więc o odpowiednią wagę do rzeczy, o których była tutaj mowa.

Dodatkowym aspektem tego, o czym teraz mówię, jest to, że do partnerstwa w biznesach okołolotniskowych, które rzeczywiście chcemy robić z partnerami zewnętrznymi, zaprosiliśmy – tu poproszę Marcina o potwierdzenie – wyłącznie firmy stuprocentowego Skarbu Państwa, których nazw nie będę teraz wymieniał, bo jesteśmy w trakcie kształtowania tych umów, ale to będą firmy polskie. Tyle. Dziękuję.

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Piotr Rachwalski:

Dobrze, postaram się krótko, z szybkością pociągu *high-speed*, kolei dużych prędkości. Zaczę od odpowiedzi na pytania pana posła Horały dotyczące kolei. Przede wszystkim zgodnie z łacińską zasadą *pacta sunt servanda* – czyli: umów należy dotrzymywać – zasadniczo realizujemy wszystkie umowy zawarte przez poprzedników. To jest kwestia odpowiedzialności i ciągłości państwa i podejmowanych decyzji. Sami oczywiście też nabyliśmy swoje kompetencje, by część projektów dodatkowo realizować samemu. W znacznej części, jak wspomniałem, realizujemy te umowy, jednakże należało je w dużej części zaneksować, ponieważ ich założenia były po prostu nierealne. Terminy były zupełnie nierealne, niedostosowane do realiów uzyskania decyzji lokalizacyjnych, środowiskowych czy sporządzenia innych dokumentów. Optymalizujemy więc te zadania, jednakże można powiedzieć, że zasadniczo wszystkie umowy są realizowane poza tymi, które, tak jak powiedziałem, zmieniamy, jeśli chodzi o nasze nabyte kompetencje projektowe dotyczące zmian, poprawek i innych aktualizacji. Można powiedzieć, że pracuje dla nas cały polski sektor projektowy, jeśli chodzi o rynek kolejowy, i jeszcze duża część podmiotów z zagranicy, ponieważ do tej pory projektów nowych linii kolejowych w Polsce nie było, więc te możliwości były ograniczone.

Jeśli chodzi o pozostałe odcinki linii kolejowych, robimy na nich dokładnie to, co poprzedni zarząd, jednakże dopiero ogłoszony program Zintegrowanej Sieci Kolejowej da odpowiedź, które odcinki będą realizowane i w jakim standardzie. ZSK jest szerszym projektem niż dotychczasowe, przedstawiane scentralizowane modele dotyczące rozwoju całej sieci kolejowej. Nasz model ZSK jest oparty o analizy, dane, konsultacje, współpracę z organizatorami, przewoźnikami, a nie o wiedzę jednego człowieka. Ten model jest oparty o policentryczną budowę kraju, a nie o preferowany wcześniej model centralny.

Jeśli chodzi o linię Łętownia – Rzeszów, linię kolejową nr 58, to równocześnie będzie odpowiedź dla pana posła Webera. Nie jest prawdą, iż decyzja środowiskowa jest nieprocedowana. Decyzja środowiskowa jest procedowana. Nie było żadnego roku przerwy, tylko kilka miesięcy, co wynikało z prostych rzeczy. Nie było tam tzw. KIP, czyli karty informacyjnej przedsięwzięcia, tylko trzeba było sporządzić raport o oddziaływaniu na środowisko. To jest trochę dłuższa procedura. Po ok. sześciu miesiącach rozpoczęliśmy prace nad wydaniem tych dokumentów środowiskowych, jeśli chodzi o ten akurat odcinek. Jeśli chodzi o pozostałe odcinki – to też odpowiedź dla posła Webera – przedstawimy oczywiście wykaz na piśmie, jeśli chodzi o podejmowane tam działania i terminy, które ewentualnie są z nimi związane.

Jeśli chodzi o prędkość, tutaj już częściowo odpowiedział pan minister Lasek. Dodam tylko i podkreślę, że tak jak na początku było planowane, od początku projektowa prędkość eksploatacyjna wynosi 350 km/h, a o tym, ile dokładnie pociągi pojadą, czy to będzie 300, czy 320, czy 350, czy 250 km/h, decydują przewoźnicy, a nie państwo, ponieważ mówimy o sytuacji po 2030 r., kiedy to mamy sytuację liberalizacji i uwolnienia rynku. To przewoźnicy na wolnym rynku i ewentualnie państwo, jeśli chodzi o służbę publiczną – czyli PSC – będą decydowali,

jakie pociągi z jaką prędkością będą jechały. My przygotowujemy warunki, przygotowujemy infrastrukturę, z której w odpowiedni sposób skorzystają lub nie i wykorzystają jej parametry przewoźnicy. My przygotowujemy linię na 350 km/h, konsultujemy się z branżą, dajemy możliwości rozwoju polskim firmom, by nabyły kompetencje, które w przyszłości pozwolą doszusować do światowej czołówki, jeśli chodzi o budowę taboru dużych prędkości. Nikogo nie wykluczamy. Tak jak powiedziałem, dajemy możliwości.

Przejdę do tematu autobusów. Tutaj podkreślę jeszcze raz, bo być może to nie wybrzmiało, że mówimy o skomunikowaniu każdego powiatu z siecią kolei dalekobieżnej. To nie znaczy, że do każdego powiatu dociagniemy. Tu przypomnę ewentualnie, jeśli ktoś nie wie, że kolej jest uzasadniona przy potokach przekraczających 800, 1000 pasażerów w dobie. Małe powiaty ziemskie często nie są w stanie wygenerować takiego potoku. Nie obiecujemy gruszek na wierzbie, opieramy się na danych i analizach. Naszym celem jest zapewnienie mobilności, zapewnienie transportu publicznego, niewykluczanie nikogo, ale w sposób ekonomiczny. Nie obiecujemy każdemu, że do każdego powiatu czy miasteczka dojedzie kolej, tym bardziej kolej dalekobieżna. Chcemy stosować rozwiązania systemowe, które pozwolą zapewnić tę mobilność, co nie znaczy, że gwarantujemy dojazd wszędzie pociągiem.

Tutaj przejdę do odpowiedzi dla pani poseł Matysiak. Zakładamy, że do 2032 r. – a zwłaszcza do 2035 r. – uda nam się zmienić model organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego, który, jak wiemy, nie jest dostosowany do obecnych wyzwań i obecnej sytuacji. Został utworzony jeszcze w latach 90., przy zupełnie innej demografii, kiedy to w szkołach średnich było ponad dwa razy więcej ludzi, czyli pasażerów tego transportu, niż dziś. Ten model wymaga zmiany. Tu liczymy oczywiście na wsparcie wszystkich posłów. Mam nadzieję, że – podobnie jak inne zmiany ustawowe – do tego czasu uda się zrobić to finansowanie i organizację w szczególności linii dalekobieżnych autobusowych zapewnionych transportem systemowym, transportem wysokiej jakości, skomunikowanym, dostępnym w jednej aplikacji, na jednym bilecie, w jednym systemie ulg, z transportem dalekobieżnym kolejowym. Oczywiście będziemy to robili wspólnie z marszałkami, którzy są organizatorami tego publicznego transportu zbiorowego na terenie województw, by nie dublować się w wykonywaniu tych zadań państwowych. Przypomnę, tym zadaniem jest zapewnienie mobilności, zapewnienie skomunikowania takim lub innym modelem komunikacji. Oczywiście finansowanie i organizację trzeba będzie dostosować do tego nowego wyzwania, bo do tej pory takiego zadania skomunikowania powiatów po prostu nie było.

Jeśli chodzi o dane dotyczące środków na poszczególne prace – to odpowiedź dla pana posła Webera – tak jak powiedziałem, ta informacja będzie udzielona, jednakże dam krótką odpowiedź, jeśli chodzi o wykorzystanie Funduszu Kolejowego, bo padł zarzut, że nie korzystamy z tego narzędzia. Przypomnę założenie główne, które nam przyświeca i które, jak się wydawało, od początku przyświecało tej inwestycji, iż nie będzie się ona odbywała kosztem kolei konwencjonalnej, że, by budować *high-speed*, nie będziemy zabierali pieniędzy z kolei konwencjonalnej, która, jak wiemy, po latach zaległości też wymaga dofinansowania.

To jest podstawowe zadanie, które wyjaśnia i daje odpowiedź. Nie zmniejszymy pieniędzy na kolej. Te pieniądze są rekordowe. Wydajemy podobne środki na... Dodatkowo mamy rekordowe wydatki na sieć PLK, jeśli chodzi o utrzymanie i inwestycje, plus nasze środki, kolejne kilkanaście, kilkadziesiąt miliardów rocznie na nowe linie kolejowe.

Jeśli chodzi o zatrudnienie, szczegółowa informacja będzie na piśmie. Może dla porównania dodam tylko, że nasz dział kolejowy podprogramu kolejowego w CPK to jest ok. 300 osób. Dla porównania, Centrum Realizacji Inwestycji w PKP PLK to 1300 osób przy bardzo podobnym budżecie, a w zasadzie nawet trochę mniejszym budżecie niż u nas. To tylko dla porównania. Szczegóły będą przedstawione na piśmie.

Na koniec dodam tylko, że budujemy kompetencje dla całego sektora kolejowego, dla nowej dziedziny gospodarki, którą będzie budowa kolei dużych prędkości, nie tylko taboru, ale i linii kolejowych oraz całego zaplecza, utrzymania sieci, sterowania ruchem kolejowym itd. Robimy to, aktualizując standardy techniczne KDP. Jest to wyjście w kierunku polskiego biznesu. Prowadzimy w ramach Forum Dialogu Technicznego współpracę z ponad 200 podmiotami. Ponad 700 osób bierze udział w pracach, by otworzyć ten rynek na polskie firmy. To są konkretne działania w ramach realizacji strategii *local content*.

Na inne pytania kolejowe odpowiemy na piśmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo panu prezesowi dziękuję.

Jako ostatni głos zabierze pan prezes Marcin Michalski. Panie prezesie, bardzo bym prosił...

Członek zarządu ds. finansowych CPK sp. z o.o. Marcin Michalski:

Trzy minuty.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...tak, w telegraficznym skrócie. Bardzo proszę.

Członek zarządu ds. finansowych CPK sp. z o.o. Marcin Michalski:

Dobrze, postaram się. Już dużo rzeczy padło. Pan poseł powiedział, że mieliśmy dobry program i mogliśmy go tylko kontynuować. Byłbym chyba najszcześliwszą osobą w Polsce, gdyby to było możliwe. To nie był dobry program, a dlatego nie był dobry, że był dziurawy. Jako jeden przykład dam inwestycje okołolotniskowe, o których była mowa. Nawet jak stanowią kilka procent, to i tak chętnie realizowalibyśmy je sami. Robilibyśmy to, gdybyśmy tylko mieli taką możliwość. To nie było zapewnione i nie było na to finansowania. Dzisiaj robimy to w innym układzie. Robimy głównie z podmiotami polskimi i państwowymi i w większości przypadków mają udział do 49%. Dzięki temu zapewniamy to, żeby te środki zostawały w kraju.

Co do inwestora, wcześniej zagranicznego, a teraz polskiego, i wzrostu ryzyka przez to, że dług wzrośnie do 70% – a wtedy w modelu było zakładane 60% – międzynarodowe i polskie banki i instytucje finansowe oceniają to ryzyko. Dzisiaj rozmawiamy z bankami i to nie jest dużo większe ryzyko. Tak, to trochę większy koszt, ale dużo większym kosztem dla Polski było utrzymanie zagranicznego inwestora, który wtedy zainwestowałby konkretne środki, a tak naprawdę z każdym rokiem po oddaniu lotniska one warte byłyby dużo więcej i też nie wszystko zostawałoby w Polsce, bo na ogół dywidendy od podmiotów zagranicznych nie zostają w Polsce.

Jeszcze ostatnia rzecz to wybór doradcy, bo myślę, że warto teraz to powiedzieć. Wcześniej, podczas prezentacji mówiłem o doradcy, którego wybraliśmy w procedurze przetargowej. Przystąpiło pięć konsorcjów. To znane podmioty polskie i zagraniczne. Wcześniej, w momencie, kiedy przyszedłem do spółki, była podstawiona umowa do podpisania, która mówiła: „Macie doradcę wybranego i trzeba podpisać, bo jest dobry, zagraniczny”, tylko że była jedna rzecz. Był jedynym podmiotem, który startował do tego przetargu. Dzisiaj mogę powiedzieć, że wszystkie konsorcja, które były, i... Konsorcjum, które wygrało, oczywiście było ofertą tańszą od tej, która była wtedy na stole. Tak wygląda finansowanie. Nie martwię się o to. Banki oceniają. Niedługo będziecie państwo wiedzieli, jak to wygląda. Chętnie poinformujemy.

Co do finansowania unijnego, pani poseł Matysiak powiedziała: „Co się stanie, jak nie będziemy mieli 33 mln zł?”. Nic się nie stanie. Zdobędziemy je naprawdę bez problemu. Jak rozumiem, chodzi o 33 mld zł. To już jest oczywiście trudniejsze, ale też się nie obawiamy, bo wiemy, jak to zastąpić. Naprawdę rozmawiamy również z instytucjami międzynarodowymi i nie mówimy tylko o jednym rodzaju finansowania, który jest. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Tak, widzę, pan minister Maciej Lasek. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek:

To tylko minutę. Szanowni państwo, jeszcze raz chciałbym podziękować dzisiaj za to posiedzenie Komisji. Chciałbym też na ręce pana przewodniczącego, ale również posłów Komisji Infrastruktury, na razie w sposób niewiążący terminowo, ale we wrześniu zaprosić na to symboliczne rozpoczęcie – to znaczy ono nie będzie symboliczne, myślę, że będą tam trwały po prostu prace ziemne – żebyśmy mogli na miejscu zobaczyć proces rozpoczęcia budowy terminala i stacji kolejowej. Myślę, że to będzie też dodatkowa okazja do tego, żeby jesienią tego roku przedstawić kolejne efekty postępu prac zarówno przy budowie lotniska, jak i przy budowie kolei dużych prędkości.

Ostatnia rzecz. Chciałem bardzo podziękować całemu zespołowi, bo bez państwa to by się nie udało. To zaangażowanie, które macie, gwarantuje sukces tego projektu, bo rozmawiamy o liczbach, rozmawiamy o faktach i tam, gdzie są czasami bardzo fajne, efektywne, efektowne pomysły, przychodzi kilka osób i mówi: „Ale tego nie da się tak zrobić” albo „Nie spina się finansowo. Musimy to zrobić inaczej”. Dziękuję wam też za to, że potraficie mówić też „Nie” różnym pomysłom. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję panu ministrowi. Bardzo dziękuję panu prezesowi.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Panie przewodniczący, a strona...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję zespołom zarówno ministerstwa, jak i spółki CPK. Szanowni państwo, bardzo cieszymy się, że ten projekt jest skutecznie realizowany. Czytałem na stronach internetowych, to jeszcze zwrócę się z... bo rzeczywiście wokół lotniska... To też może być element, który buduje nasze polskie firmy: kwestia reklamy i promocji. W wielu miejscach sytuację mamy taką, że polskie firmy wokół polskich instytucji, polskich lotnisk reklamują się za pośrednictwem zagranicznych koncernów. Może to jest dobry moment do tego, żeby wpuścić świeżą krew z polskim kapitałem. Nie muszę do tego zachęcać, ale chciałem to powiedzieć, mając na uwadze to, że bardzo silnie w Komisji Infrastruktury wspieramy polskie firmy, dlatego że to jest interes wielowymiarowy. Dziękuję spółce i przede wszystkim panu ministrowi za to, że to robicie.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję państwu przedstawicielom ministerstwa, instytucji, spółki. Dziękuję państwu posłom za udział w posiedzeniu.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.