

Opólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych



Opinia

Ogólnopolskiego Porozumienia Organizacji Samorządowych

z 10 września 2025 roku

w sprawie: **projektu ustawy o zapewnieniu realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego (RPW/26832/2025)**

Po przeprowadzeniu konsultacji w ramach organizacji regionalnych tworzących Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych, zaproponowany przez Prezydenta RP projekt opiniujemy kierunkowo pozytywnie, dołączając do opinii pewne uwagi, które powinny zostać wzięte pod uwagę w trybie ostatecznych uzgodnień.

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) postrzegana jest jako inicjatywa o strategicznym znaczeniu, która może pozytywnie wpłynąć na konkurencyjność polskiej branży lotniczej. Z drugiej strony przedmiotowa ustawa powinna zagwarantować, że rozwój CPK nie będzie wiązał się z administracyjnym ograniczaniem działalności portów regionalnych. W naszej opinii budowa i rozwój CPK nie powinny odbywać kosztem osłabienia pozycji lotnisk regionalnych, które pełnią kluczową rolę w obsłudze ruchu pasażerskiego i cargo w swoich makroregionach. Zwracamy również uwagę na to, iż w projekcie ustawy brakuje aktualnych danych, dot. przepustowości CPK, a lista linii kolejowych zawartych w załączniku do ustawy wymaga dopracowania.

Z perspektywy portów regionalnych projekt cpk może wiązać się z próbami administracyjnego ograniczenia ich rozwoju. Niepokojące w tym kontekście są zapisy w projekcie ustawy szczególnie w artykule 5.1 zgodnie z którym „Zakazuje się dofinansowania połączeń lotniczych przez Skarb Państwa, jednostki samorządu terytorialnego lub ich związki, państwowe osoby prawne oraz komunalne za osoby prawne. Podmioty te nie mogą zawierać umów o charakterze marketingowym, promocyjnym lub innych umów podobnego rodzaju z przewoźnikami lotniczymi.” Wprowadzanie zakazu zawierania umów marketingowych z liniami lotniczymi może mieć negatywne skutki dla krajowej branży, w tym:

- może ograniczyć rozwój polskich lotnisk regionalnych,
- może nastąpić, wskutek spadku przewozów pasażerskich, zmniejszenie zatrudnienia w portach lotniczych,

- może wpłynąć na spadek liczby osób odwiedzających regiony, co negatywnie wpłynie na ich rozwój,
- zmniejszenie oferty połączeń dla mieszkańców regionów spowoduje spadek wskaźnika mobilności Polaków oraz ograniczenie lub wstrzymanie programów inwestycyjnych lotnisk regionalnych, które obecnie planują rozwój infrastrukturalny w związku ze wzrostem ruchu pasażerskiego

Ponadto warto zwrócić uwagę na niektóre artykuły projektu ustawy, których brzmienie wzbudza wątpliwość Ogólnopolskiego Porozumienia Organizacji Samorządowych:

Art. 1 – wątpliwości budzi kwestia techniki legislacyjnej, bowiem jeśli zamiarem projektodawcy aktu prawnego (jakim jest proponowana ustawa o zapewnieniu realizacji inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego) jest określenie podstawowych elementów Programu, o którym mowa w innej ustawie (tj. ustawie z dn. 10 maja 2018 o CPK), to takie określenie elementów, które mają charakter podstawowy (zatem – kluczowy, wiodący) powinno nastąpić bezpośrednio w ustawie wprowadzającej Program, zatem w formie projektu ustawy o zmianie ustawy o CPK.

Art. 2 ust. 1 – wątpliwości budzi próba ustawowego zapewnienia, że określona inwestycja będzie „rentowna”, zaś infrastruktura znajdzie się w „pierwszej dziesiątce najlepszych [tu: portów lotniczych] na świecie”, zwłaszcza wobec faktu, że oba te parametry można kształtować poprzez dobór kryteriów oceny (w przypadku rentowności np. określenie okresu analizy finansowej, w przypadku „pierwszej dziesiątki” nie zostało dookreślone, czy „najlepsi” oznacza parametry jakościowe – i jeśli tak, to jakie: wysoką punktualność lotów, niski odsetek zagubionego bagażu; czy może obsługiwany ruch). W pełni zrozumiałe jest akcentowanie ambicji naszego państwa, niemniej tego typu określenia powinny znajdować się w dokumentach o charakterze polityk, strategii czy programów, a nie w ustawach.

Art. 2 ust 2 pkt 7 – wydaje się, że określanie prędkości jest niewskazane, ponieważ z jednej strony wydaje się, że w lokalizacjach, w których jest to możliwe, należy tworzyć infrastrukturę o parametrach przekraczających podaną wielkość, z drugiej strony warunki przestrzenne mogą wymuszać także projektowanie i budowę luków o niższych prędkościach, np. w terenach dużej gęstości zabudowy bądź gdy wynika to z warunków geologiczno-terenowych.

Art. 2 ust 2 pkt 10 – w kontekście wskazywania konkretnych lokalizacji, jak ma to miejsce w przypadku Kalisza, Płocka i Grudziądza, wnosimy o wpisanie Rybnika, jako że obecny projekt zakłada pomijanie tego miasta, choć jest to główne miasto subregionu zachodniego i stolica aglomeracji liczącej dziesięciokrotnie więcej mieszkańców niż wskazana w prezydenckim projekcie wartość graniczna.

Art. 7 pkt 3 – opis sprawozdania, wskazanego w art. 24 ust. 2 pkt 1 ustawy o CPK (zmienianej na mocy art. 7 omawianego projektu) wydaje się nielogiczny wobec wymogu ujęcia „działań, które powinny być podjęte w okresie minionym” – mając na uwadze, że fragment ten odnosi się do okresu przeszłego, racjonalne jest zawarcie w sprawozdaniu stanu faktycznego, a nie powinności. Stąd proponuje się zmianę na „opis działań, które zostały podjęte w okresie minionym, a także opis działań, które nie zostały podjęte w okresie minionym, choć powinny zostać podjęte, wraz ze wskazaniem przyczyn odstąpienia od realizacji”.

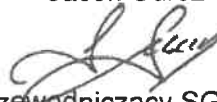
Ponadto wydaje się, że należy dopracować zapisy załącznika do ustawy. Obecna lista linii kolejowych sprawia wrażenie wyjątkowo chaotycznej, linie nie są w żaden sposób posegregowane (np. rosnąco wg numeru linii lub najpierw budowa nowych, a następnie odcinki modernizowane, lub też od najdłuższych do najkrótszych). Mając na uwadze, że zakres modernizacji może być bardzo różny (raz będzie to dobudowa drugiego toru, a innym razem – elektryfikacja), wydaje się, że sekcja ta powinna być rozbudowana.

Jednocześnie warto zwrócić uwagę na fakt, iż projekt ustawy zakłada obniżenie maksymalnej prędkości do 250 km/h i umożliwienie zatrzymań na większej ilości stacji kolejowych. Tym samym, likwidacji podlega utworzenie linii Kolei Dużych Prędkości t.j. z prędkością eksploatacyjną 320 km/h na połączeniu, tzw. „Y” – igrek, relacji Warszawa przez CPK do Łodzi i dalej rozgałęziający się do Wrocławia, a od Sieradza w stronę Poznania, będącym elementem programu pn. „Polska w 100 minut”, który umożliwiał dotarcie koleją do dużych, znaczących gospodarczo i społecznie miast maksymalnie w 1 godzinę 40 minut.

Zauważyć należy, że w projekcie ustawy brak jest aktualnych danych, dotyczących przepustowości Centralnego Portu Komunikacyjnego. Brak również wskazanych danych w innych opracowaniach, rekomendujących przedmiotowy projekt ustawy. Pozostaje to o tyle ważne, iż pierwotnie zakładano, że CPK jest w stanie obsłużyć 45 mln pasażerów rocznie, a następnie dane zostały zweryfikowane do 34 mln pasażerów w skali roku.

Zważywszy na powyższe należy stwierdzić, że prezydencki projekt ustawy o zapewnieniu realizacji inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego odnosi się do przywrócenia koncepcji „szprych” zagwarantowaniu, że CPK zostanie otwarty w 2032 roku przy jednoczesnym zamknięciu Lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Celem nadrzędnym projektu ustawy pozostaje powrót do pierwotnych założeń budowy CPK, skupiających się na zrównoważonym rozwoju oraz zagwarantowaniu by CPK stanowiło niejako serce transportowe polski.

Jacek Gursz



Przewodniczący SGiPW

Prezydencja OPOS