

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Samorządu
Terytorialnego
i Polityki
Regionalnej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ POLITYKI
REGIONALNEJ
(NR 3)
z dnia 12 października 2021 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej

– podkomisji stałej polityki regionalnej (nr 3)

12 października 2021 r.

Podkomisja stała polityki regionalnej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Anny Kwiecień (PiS)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat realizacji inwestycji Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji kolejowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. CPK wraz ze współpracownikami oraz **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Agnieszka Jasińska** i **Sławomir Jakubczak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Szanowni państwo, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram 3. posiedzenie podkomisji stałej polityki regionalnej. Stwierdzam kworum.

Witam członków podkomisji, witam panią poseł, przede wszystkim witam pana ministra Marcina Horałę, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnika rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej, wraz z grupą współpracowników. Witam także pana Marka Wójcika, dyrektora Związku Miast Polskich.

Szanowni państwo, pragnę poinformować, że dzisiejszy porządek przewiduje informację na temat realizacji inwestycji Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji kolejowych. Myślę, że w tym momencie, szanowni państwo, przede wszystkim powinnam oddać głos panu ministrowi. Mam nadzieję, że pan minister przybliży nam tę jakże ważną – z punktu widzenia rozwoju państwa polskiego – inwestycję, a my, jako posłowie reprezentujący różne okręgi, wiemy doskonale, że szczególnie infrastruktura kolejowa jest bardzo istotna dla rozwoju. Ona też ma swój niebagatelny tutaj nie tyle wariant... Ale ważne jest to, że dzisiaj kolej postrzegana jest też jako komunikacja czysta, jako ważna komunikacja wpisująca się w tzw. zielony ład, więc bardzo proszę pana ministra o przybliżenie nam tej inwestycji. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego Marcin Horała:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, przygotowaliśmy prezentację, w której przedstawimy kilkadziesiąt tych najważniejszych punktów. Ona jest bardzo duża, więc postaram się tak skrótowno, żeby zostawić czas na państwa pytania, na te aspekty, które będą państwa szczególnie interesowały.

CPK to pierwszy w Europie Środkowo-Wschodniej hub, pierwsze lotnisko obsługujące ponad 25 mln pasażerów. Obecnie w naszym regionie Europy nie ma takiego lotniska. Co więcej, jeżeli spojrzymy na system transportu lotniczego w Polsce, to co tu dużo mówić, jest on w pewnym sensie upośledzony, czy dziwny, czy inny, od innych dużych państw europejskich. To znaczy jest to system skrajnego wręcz rozproszenia infrastruktury.

tury lotniskowej i tego, co polskie lotniska oferują w stosunku do innych państw. Jeżeli spojrzymy na państwa takie jak Francja, Hiszpania, Wielka Brytania, Niemcy, duże państwa europejskie, to tam występuje przynajmniej jedno, nieraz, tak jak w Niemczech, dwa duże lotniska hubowe. To największe lotnisko obsługuje rocznie liczbę pasażerów porównywalną mniej więcej z liczbą mieszkańców danego kraju: Charles de Gaulle, Madryt-Barajas, Frankfurt, Monachium, o Heathrow nie wspominając.

W Polsce takiego lotniska nie ma, ono nie powstało. Największe polskie lotnisko, port lotniczy Chopina na Okęciu w ostatnim porównywalnym, normalnym dla ruchu lotniczego roku, 2019 r. obsłużył w tym kontekście, można powiedzieć, zaledwie prawie 20 mln pasażerów. Mówię tutaj o tej prawidłowości, z której by wynikało, że największe polskie lotnisko powinno obsługiwać zasadniczo ok. 40 mln pasażerów, żebyśmy mieli taką strukturę jak inne duże państwa europejskie. Nie wspominając już o państwach znacznie mniejszych tj. Austria, Finlandia, Holandia, gdzie są duże lotniska hubowe obsługujące wielokrotnie więcej pasażerów rocznie, niż jest mieszkańców danego państwa.

Trzeba też zauważyć, że ten największy port lotniczy – port lotniczy Chopina – wyczerpał swoje możliwości rozwoju z różnych przyczyn: od technicznych, po środowiskowe, prawne, cały szereg uwarunkowań, który powoduje, że zasadniczo jego rozbudowa jest albo niemożliwa, albo skrajnie nieefektywna ekonomicznie. To znaczy dużym, ogromnym wielomiliardowym wysiłkiem można by, mówiąc kolokwialnie, wycisnąć jeszcze kilka milionów przepustowości z Okęcia, po to, żeby znów uderzyć głową w sufit już bez żadnej możliwości dalszej rozbudowy.

To powoduje, że jako Polska traciliśmy, tracimy do tej pory, ten najbardziej lukratywny, najbardziej atrakcyjny segment rynku, właśnie lotnisko hubowe, loty międzykontynentalne. Tę funkcję dla polskiego rynku pełnią huby poza Polską, przede wszystkim niemieckie, a Polska jest takim obszarem w tym wymiarze penetracji gospodarczej i czerpania oraz transferowania zysków za granicę. Nie da się też ukryć, że jest to model, który nie pozwala rozwinąć się narodowemu przewoźnikowi, jak równy z równym konkurować z innymi narodowymi przewoźnikami, z dużymi liniami lotniczymi, więc był to model trwałego upośledzenia zarówno polskiego systemu transportu lotniczego, jak i narodowego przewoźnika. A potencjał jest. Sama Polska jest do tego predestynowana, żeby tu hub był. Wynika to z przyczyn geograficznych, ale również z tego, że nasz rynek wewnętrzny jest wystarczający, daje przekroczenie pewnej masy krytycznej, pozwala na racjonalność ekonomiczną takiego przedsięwzięcia, które siłą rzeczy później będzie promieniowało na kraje sąsiednie i będziemy mogli pełnić takie usługi również dla krajów sąsiednich z naszego regionu.

CPK to oczywiście nie tylko komponent lotniczy, a nawet nie przede wszystkim komponent lotniczy, tak jak też tytuł naszego dzisiejszego spotkania mówi. CPK ma cztery właściwie główne komponenty poza lotniczym: komponent kolejowy, największy pod względem liczby nakładów i pod względem skali inwestycji, komponent drogowy i komponent airport city, a mówiąc szerzej aerotropolis.

Koncepcja w wymiarze transportu kolejowego i drogowego zakłada, zwłaszcza w wymiarze transportu kolejowego, budowę nowego systemu transportowego Polski, z węzłem położonym w centralnej Polsce i to, żeby była jasność, jest ewidentna konieczność. Następuje synergia między lotniskiem a budową systemu kolejowego, ale to absolutnie nie jest tak, że przez lotnisko musimy budować system kolejowy albo vice versa. Taki nowy system kolejowy i cały szereg inwestycji jest potrzebny. Jeżeli spojrzymy tu na mapę, którą widzimy w lewym górnym rogu – widzimy tu te tzw. szprychy, czyli ten nowy system kolei dużych prędkości, który będzie zarówno składał się z nowych inwestycji, zupełnie nowych budów, jak i modernizacji istniejących szlaków – to widzimy, że na tej mapie pojawiają się wręcz oczywiste połączenia, których obecnie nie ma. Obecnie np. z Rzeszowa do Warszawy jedzie się przez Kraków, a np. z Wrocławia do Warszawy jedzie się przez Opole i Częstochowę. Są to połączenia, których ewidentnie w obecnym systemie brakuje i one w ramach programu inwestycyjnego CPK zostaną dostosowane tak, jak pokazuje ten slajd. 23 mln osób dotrze do celu przy pomocy kolei w czasie do 3 godzin. Innymi słowy prawie cała Polska ma być w zasięgu do pół godziny od stacji

kolejowej, z której są dobre, szybkie, częste połączenia z resztą kraju. Analogiczne dane dla systemu drogowego.

O komponentach, o tych podprogramach już mówiłem. Podprogram lotniskowy to właśnie lotnisko, hubowe lotnisko, którego brakuje. Podprogram kolejowy to budowa prawie 1800 km nowych linii kolejowych, skrócenie czasu dojazdu do Warszawy i do CPK, ale przede wszystkim do Warszawy do 2,5 godziny prawie z całego kraju.

Podprogram nieruchomości to pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby budowy. Jest to istotne, jeżeli to połączymy z podprogramem aerotropolis i rozwojem, czyli po prostu wykorzystaniem różnego rodzaju szans związanych z pojawieniem się takiego nowego punktu na mapie. Pojawienie się takiego punktu... Zresztą to teoria i nauka mówi, że tak jak kiedyś ujścia rzek albo przeprawy przez rzeki lub porty morskie były takim miejscem, gdzie koncentrowało się życie społeczno-gospodarcze i które działało miastotwórczo, wokół których pojawiały się nowe metropolie, tak teraz takim punktem są takie hubowe węzły komunikacyjne i lotniska. Chcemy przy tej okazji maksymalnie przyciągnąć korzyści z tym związane dla Polski, dla rozwoju gospodarczego, dla rozwoju społecznego, jak również zapanować... czy ucywilizować nieuchronny rozwój urbanistyczny tego terenu wokół miejsca, gdzie powstaje lotnisko i węzeł komunikacyjny. Z pewnością zajdzie tam przyspieszona urbanizacja i bardzo chcielibyśmy, żeby, mówiąc delikatnie, nie wyglądała ona tak jak inne przykłady przyspieszonych urbanizacji w Polsce w ostatnich latach. Wystarczy pojechać w wakacje np. do Władysławowa albo do Zakopanego, na wjeździe, żeby zobaczyć, że zagospodarowanie przestrzenne nie jest niestety naszą mocną stroną i to chcielibyśmy zmienić.

To się właśnie wydarzyło albo właśnie wydarza... Od 2017 r. – to jest rok, powiedzmy, absolutne zero – powołanie pełnomocnika, zaakceptowanie przez radę. Krótko mówiąc, Polska podejmuje decyzję, budujemy coś takiego jak CPK. To jest rok 2017. W 2018 r. – specustawa, utworzenie spółki i wpisanie CPK w strategiczne dokumenty regulacyjne. W 2019 r. – pierwszy kapitał, pierwsza umowa inwestycyjna, przekazanie 300 mln zł ze środków państwowych, rozpoczęcie strategicznego studium lokalizacyjnego i tworzenie kolejnych zdolności do przeprowadzenia tego procesu.

Mówimy tutaj również o zdolnościach kadrowych, bo to jest jeden z – pozwolę sobie od razu to wyłapywać i odpowiadać na różne zarzuty, które się pojawiają wobec CPK – wybaczenie państwu, pozwolę sobie na kolokwializm, wyjątkowo durny zarzut. To znaczy taki, że w CPK ktoś pracuje. To się nie zdarza, żeby jakieś inwestycje, żeby przy ich przygotowaniu ktoś pracował... One po prostu spadają w pewnym momencie z nieba i wcześniej nikt przy nich nie pracuje. Spółka obecnie zatrudnia mniej więcej 300 pracowników, co jest bardzo małym zatrudnieniem, jak na instytucję zarządzającą portfelem inwestycyjnym tej skali. Przykłady polskie porównywalnych portfeli inwestycyjnych to jest PKP PLK i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, które zarządzają portfelem inwestycyjnym podobnej skali. Tam te działy odpowiedzialne za przygotowanie inwestycji zatrudniają ok. 1000 osób w każdej z tych instytucji. Na świecie zazwyczaj jest to jeszcze więcej, np. spółka High-Speed Two, która przygotowuje budowę jednej linii kolei dużych prędkości w Wielkiej Brytanii, zatrudnia 1500 osób. CPK przy tym wypada wyjątkowo skromnie.

Rok 2020 to przede wszystkim strategiczne studium lokalizacyjne, czyli odrobienie pewnego zadania, które do tej pory w praktyce – w teorii, w środowiskach akademickich, naukowych to się zdarzało – w Polsce nie zostało odrobione. To znaczy zaprojektowania polskiego systemu transportowego metodą od góry do dołu, a nie od dołu do góry, co niestety do tej pory było naszą częstą bolączką i wadą szczególnie występującą zwłaszcza przy wykorzystywaniu funduszy unijnych. To znaczy pojawia się fundusz, pojawia się program, to dajcie teraz jakieś projekty, żeby można je było łatwiej rozliczyć, żeby można było wydać te pieniądze. Czy to projekty najbardziej potrzebne, najbardziej strategiczne, najbardziej potrzebne gospodarczo, najbardziej potrzebne społecznie? Niekoniecznie ta refleksja zachodziła, bo chodziło o to, żeby można je szybko i w 100% rozliczyć. Przyjęliśmy dokładnie odwrotne założenie, to znaczy najpierw budujemy dokument obejmujący teren całego kraju, gdzie analizowane są potoki pasażerów, potoki towarów, potrzeby transportowe. Pod to projektowany jest docelowy system komunikacyjny kraju i w ten

system będą wpisywały się poszczególne procesy inwestycyjne. Więc oczywiście ten horyzont jest odległy – bo siłą rzeczy musi być, bo to ogromne przedsięwzięcie inwestycyjne – ale każdy konkretny projekt jest tym klockiem, który ma pasować do tej finalnej, ostatecznej układanki.

Również w 2020 r. wybór kilku strategicznych, istotnych partnerów, współpracowników – znaczy nie w sensie osób, tylko w sensie podmiotów – proces wyboru doradcy strategicznego, master planu niestety się przeciągnął, integratora, doradcy ds. środowiska i badań terenowych. To wszystko są najwyższej klasy światowe firmy. Doradca strategiczny np. to koreańskie lotnisko Incheon, zresztą bardzo podobny przypadek do CPK. Tam również w wyniku wypełnienia się stołecznego lotniska Gimpo w Seulu podjęto decyzję o budowie całkiem nowego lotniska Incheon, zresztą zdecydowanie bardziej oddalonego od Seulu. Zdecydowanie bardziej niż CPK jest oddalone od Warszawy, bo z CPK do Warszawy będzie 15 minut koleją, z Incheon do Seulu – 40 minut. Kolejne wypełnianie się, kolejne etapy tworzenia, obecnie już lotnisko w swoich planach zbliża się do 100 mln przepustowości, ale to są kolejne etapy realizacji. Jest to dosyć podobna sytuacja i możemy tu dużo doświadczeń czerpać.

Rok 2021, płynnie przeszedłem, tu już współpracujemy z doradcą. Trwa program dobrowolnego nabycia gruntów, to program zupełnie dodatkowy. Każda inwestycja celu publicznego w Polsce ma swoich... Przychodzi ten moment, w którym pozyskuje się grunty, mówiąc krótko. Mieszkańcy dostają ofertę wykupu, jeżeli się na nią nie godzą, podlegają wywłaszczeniu za odszkodowaniem. W przypadku CPK wprowadziliśmy dodatkowy program – na znacznie wcześniejszym etapie inwestycji – dobrowolnego wykupu gruntów. Na zasadzie zwykłej umowy cywilnoprawnej, jeżeli zaproponowane warunki komuś odpowiadają, może z wyprzedzeniem, niejako kilka lat wcześniej, zbyć swoją nieruchomość i skorzystać przy tym z szeregu benefitów. Chyba największym z nich jest to, że może nadal – tą, już sprzedaną przez siebie nieruchomość – użytkować jeszcze przez kilka lat i czerpać z tego różnego rodzaju pożytki, zanim ją wyda wtedy, kiedy będzie potrzebna w związku z procesem inwestycyjnym. Tak że ten proces trwa, aczkolwiek to jest proces niekrytyczny, tzn. nawet gdyby nikt się na tę dodatkową opcję nie zdecydował, to inwestycji w niczym nie opóźnia, bo jest jeszcze ten normalny tryb nabywania nieruchomości pod inwestycje celu publicznego.

Trwają prace nad strategią rozwoju regionu CPK, trwa projektowanie tras kolejowych. O tym za chwilę będzie szerzej. W to lato został podpisany cały szereg umów na studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, zbliżamy się do 1000 km nowych linii objętych pracami nad STEŚ, Strategiczną Oceną Oddziaływania na Środowisko. To już jest zakończone.

Najbliższe plany. W 2023 r. planowane jest rozpoczęcie pierwszych prac budowlanych związanych zarówno z budową samego lotniska i węzła kolejowego, jak i pierwszych linii kolei dużych prędkości. W 2027 r. – zakończenie budowy lotniska i pierwszych odcinków linii kolejowych, a w 2034 r. to jest ten horyzont – całkowite zamknięcie budowy nowego systemu transportowego kraju we wszystkich jego wymiarach, we wszystkich jego odcinkach. Żeby była jasność, to jest oczywiście harmonogram niezwykle ambitny. Dość powiedzieć, że od decyzji do zakończenia budowy lotniska minie 10 lat. Lotnisko Berlin Brandenburg – tak liczona budowa trwała 25–27 lat, mniej więcej. W tym tempie w Unii Europejskiej się nie buduje i w związku z tym to jest oczywiście harmonogram niezwykle trudny, niezwykle napięty. Jeszcze wiele raf przed nami, jeszcze wiele mielisz, ale na razie szczęśliwie udaje się nam trzymać w tym harmonogramie, co jest wielkim powodem do dumy. Bo gdyby tak się udało do końca, to będziemy na skalę Unii Europejskiej rekordzistami. W tym tempie zbudowano np. lotnisko w Stambule, właśnie w 10 lat od decyzji do zakończenia budowy. Ale umówmy się, że zarówno wymogi dotyczące różnego rodzaju konsultacji, wymogi środowiskowe w Turcji są jednak traktowane z większym przymrużeniem oka niż w jurysdykcji Unii Europejskiej, nie mówiąc już o budowach w Chinach chociażby, bo to też tempo porównywalne.

Projekt ma cały szereg partnerów zarówno polskich, jak i międzynarodowych. Partnerzy w wymiarze krajowym, takim międzyrządowym, to na ten moment jest przede wszystkim Korea, Wielka Brytania i Hiszpania. To są te państwa, z którymi mamy

podpisane umowy międzynarodowe o współpracy przy tym projekcie. Oczywiście Unia Europejska jako instytucja, Komisja Europejska... Już teraz CPK w różnych programach pozyskuje środki i często to są... Może jeszcze później o tym będzie, ale teraz jeszcze o tym powiem. W ostatnim rozdaniu programu CEF Reflow – to jest taki program, w którym pieniądze rozdaje sama Komisja Europejska, nie ma koszyków narodowych, żadna kwota nam się nie należy, dlatego że np. Polsce się należy, tylko merytorycznie konkurują ze sobą projekty ze wszystkich krajów europejskich – 2 projekty zgłoszone przez CPK dostały maksymalną ocenę, dostały wszystkie wnioskowane środki. Dzięki temu Polska dostała 1/6 środków wszystkich, jakie były do podziału w tej transzy w całej Unii Europejskiej.

SNCF to są państwowe koleje francuskie, z którymi również – za pieniądze Komisji Europejskiej, czyli za darmo z naszej perspektywy – współpracujemy, mamy wspólne warsztaty służące wypracowaniu standardów kolei dużych prędkości. Lotnisko Incheon to nasz partner strategiczny w tym wymiarze lotniskowym. PKP Polskie Linie Kolejowe to niezwykle istotny partner instytucjonalny, ponieważ całość linii kolejowych obecnie funkcjonujących w Polsce jest w zarządzie PKP PLK w ramach programu inwestycyjnego CPK. Z grubsza rzecz biorąc, tam, gdzie są budowane nowe linie, to prowadzi te inwestycje spółka CPK, natomiast tam, gdzie modernizowane są linie istniejące – a jest to w sumie kilkaset tysięcy kilometrów linii do zmodernizowania – to te prace... piłka jest po stronie PKP PLK.

Polskie Porty Lotnicze to oczywiście przedsiębiorstwo państwowe zarządzające obecnie istniejącymi lotniskami, przede wszystkim portem lotniczym Chopina na Okęciu. Planujemy, co jest w projekcie ustawy, która obecnie znajduje się w konsultacjach międzyresortowych, dokonanie w przyszłości fuzji PPL z CPK, tak żeby powstał jeden państwowy podmiot zarządzający infrastrukturą lotniskową w Polsce i żeby w związku z tym z jednej strony przyszłość pracowników – i w ogóle całego ekosystemu wokół lotniska Chopina, który się wytworzył – była zapewniona i żeby ci, którzy będą mieli taką wolę, mogli w bezproblemowy sposób przenieść się w przyszłości na CPK. Z drugiej strony jest to największe w Polsce lotnisko, więc gdzie mielibyśmy czerpać doświadczenia, wykwalifikowaną kadrę, cały know-how, związany z takim praktycznym operowaniem lotniskiem, jak nie z PPL. IATA – Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Lotniczych, Polskie Linie Lotnicze LOT oczywiście, choć trzeba powiedzieć jednoznacznie, że CPK będzie lotniskiem użytku publicznego, zresztą inaczej być nie może, zgodnie z wszystkimi regulacjami. Przecież musi być niezależny podmiot przyznający sloty, tak że każda linia lotnicza będzie mogła korzystać z CPK. Natomiast jest rzeczą oczywistą, że z punktu widzenia sytuacji rynkowej, przyszłości, perspektyw to właśnie CPK jest niezbędne dla LOT, żeby mógł się rozwinąć, żeby mógł z linii średniej stać się linią dużą. Sytuacja na rynku przewoźników jest taka, że jak jakaś linia średnia nie ma perspektywy stania się linią dużą, to przestanie w ogóle istnieć, prędzej czy później. To jest taka sytuacja – rozwijaj się lub zgin.

Polska Grupa Energetyczna wybuduje specjalną kogeneracyjną elektrociepłownię na potrzeby CPK, to są zaawansowane prace, bardzo nisko, prawie zeroemisyjną. Oczywiście Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wszystkie sprawy związane ze zmianą architektury polskiego nieba... Tak jak mówiłem, tym kluczowym dokumentem, który został przyjęty, przekonsultowany, poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, jest Strategiczne Studium Lokalizacyjne. Te prace zostały zakończone. W sumie, żeby to studium opracować, trzeba było wytrasować około 10 tys. kilometrów linii kolejowych. Bo budujemy wprawdzie 1800 nowych, ale trzeba je analizować wielowariantowo, wieloetapowo, w wielu różnych aspektach, tak jak tu jest napisane. To 200 razy więcej niż wybudowano w ogóle w Polsce w przeciągu ostatnich 30 lat. Inna rzecz, że w ciągu ostatnich 30 lat w Polsce zasadniczo w ogóle nie budowano linii kolejowych. To można powiedzieć...

Przy tej okazji wspomnę o takich trzech etapach rozwoju systemu transportowego w aspekcie kolejowym w Polsce. Najpierw po roku 1989 r. to było niszczenie tego systemu, zlikwidowano kilka tysięcy linii kolejowych, czy to likwidowano połączenia, czy wręcz infrastrukturę, cięto tory, przeznaczano dworce kolejowe na inne cele. Potem roz-

począł się okres modernizacji, rewitalizacji i modernizacji linii istniejących i on trwa. Przypomnę, że w aktualnie realizowanym Krajowym Programie Kolejowym mówimy już o ponad 70 mld zł wydatków, ale to często są wydatki, które są z punktu widzenia pasażera czy obywatela mało satysfakcjonujące. Kilka lat trwa modernizacja linii, wydano kilka miliardów złotych, a na koniec połączenie jest krótsze o 5 minut czy 10 minut albo w ogóle tak samo długie jak przed modernizacją. Te modernizacje są oczywiście konieczne, żeby w ogóle utrzymać działanie linii, ale to nie jest ten przełom, którego potrzebujemy.

Tym przełomem będzie ten trzeci etap, ten, którym właśnie jest CPK, czyli budowa nowych połączeń kolejowych i przy okazji SSL... Bo też są takie głosy, które są bardzo częste i, co tu dużo mówić, zupełnie oderwane od rzeczywistości, że jest to program, który jest niekonsultowany, że nie ma rozmów ze społeczeństwem... Otóż, po pierwsze, w procesie inwestycyjnym prawo definiuje na wielu etapach konieczność konsultacji społecznych. Na przykład w postępowaniu o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych jasno są zdefiniowane różne strony społeczne, które mogą zwracać uwagi itd. I tak, tylko tytułem przykładu, bo w wielu miejscach prawo to definiuje... oczywiście spełniamy wszystkie wymogi prawne dotyczące konsultacji społecznych. Poza tym robimy coś więcej, a nawet często znacznie więcej, włączając te konsultacje na wielu różnych dodatkowych etapach. Chociażby do SSL zgłoszono 160 tys. uwag w ramach konsultacji społecznych, różnego rodzaju spotkania, rozmowy. Nawet ja osobiście np. z panią wójt Baranową już wielokrotnie się spotykałem i rozmawiałem po wiele godzin, więc... Tego rodzaju rozmowy, różnego rodzaju rozmowy trwają. Strategiczna ocena oddziaływania... Dobrze, to już może, żeby trochę przyspieszyć, nie będę opowiadał, co to jest strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. W każdym razie została ona przeprowadzona i zakończona z sukcesem.

Program wieloletni, pod koniec zeszłego roku... Wieloletni program finansowy zabezpiecza finansowanie do 2023 r., do tego momentu, czyli do 2023 r. na realizację programu inwestycyjnego zostanie przeznaczone łącznie blisko 13 mld zł. I jest tutaj kilka strumieni finansowania. Po pierwsze, PKP PLK na swoje modernizacje i GDDKiA na budowę dróg, które też są elementem programu, mają oddzielne strumienie finansowania. Te instytucje mają swoje programy finansowe. Natomiast to, co jest po stronie CPK, to są trojaki rodzaj środków. Po pierwsze... Może nie po pierwsze, tylko zacznę od końca... W przypadku inwestycji kolejowych są to środki unijne. W kolejnych perspektywach Komisja Europejska... Instytucje unijne, generalnie, bardzo, można powiedzieć, kochają kolej i kochają inwestycje kolejowe, więc tu w tym sensie CPK jest dobrym narzędziem do pozyskiwania środków do Polski, które w innym przypadku mogłyby do Polski nie trafić. Wspominałem o CEF Reflow, wcześniej wpłynęły z CEF na linię do Jastrzębia-Zdroju – w ramach instrumentu wsparcia technicznego Komisji – środki na wypracowanie standardów kolei dużych prędkości itd. To jest w obszarze kolejowym, oczywiście uzupełniane polskimi środkami budżetowymi, mniej więcej tak jak w obecnie realizowanym chociażby Krajowym Programie Kolejowym.

W komponencie lotniskowym, gros finansowania komponentu lotniskowego będzie oparte na środkach prywatnych. Plan jest taki... Oczywiście to nie jest plan całkowicie wryty w kamieniu, bo mówimy tu o rynkach finansowych, o negocjacjach biznesowych, których efektu siłą rzeczy nie możemy z góry przewidzieć. Ale generalne założenie, i to faktycznie jest wryte w kamieniu, jest takie, że po stronie właścicielskiej 51%, co najmniej 51%, być może więcej, będzie po stronie Skarbu Państwa, mówię już tu o docelowej spółce, która będzie zbierała finansowanie, realizowała inwestycje i później operowała lotniskiem. Do 49% możemy na kapitał zaprosić inwestora prywatnego, krajowego czy zagranicznego. Zależałoby nam na tym, żeby to był inwestor branżowy, który przede wszystkim wniesie *know-how*. Przykładem takiego inwestora – podkreślam hipotetycznym, bo te negocjacje się nie zakończyły – może być lotnisko Incheon, czy inny tego rodzaju podmiot. Reszta to *project finance*, tak jak przy dużych programach inwestycyjnych, przy dużych projektach inwestycyjnych konsorcjum instytucji finansowych, które sfinansują tę inwestycję. Kolejne testy inwestora prywatnego, ponawiane już chyba wielokrotnie przy różnych okazjach i przy żadnej z tych okazji niekontestowane, niebę-

dące przedmiotem sporu czy tym bardziej podważenia, wykazują dużą rentowność inwestycji lotniskowej. Bo zresztą, tak jest w biznesie lotniskowym, pieniądze kreuje skala.

Tak jak mówiłem – o tym rozproszonym w Polsce modelu infrastruktury lotniczej – mamy w Polsce dużo małych lotnisk, przytłaczająca większość z nich jest trwale nierentowna, nawet bez pandemii. Mówię tu o tej normalnej sytuacji sprzed pandemii, bo pewne koszty – związane z prowadzeniem lotniska publicznego – są stałe i trzeba je ponieść. Musi być kontrola przestrzeni, musi być kontrola bezpieczeństwa, musi być pas oczywiście określonych parametrów, musi być cały szereg służb zapewniony. I to jest koszt. Natomiast przychód zależy od ruchu na tym lotnisku. Eksperci mówią, że gdzieś około 1–1,5 mln pasażerów to jest granica rentowności lotniska w Polsce. Poniżej 1–1,5 mln, lotnisko nie ma co o rentowności myśleć.

Z drugiej strony, kiedy zaczyna się korzyść skali, kiedy zaczyna się duża skala, to pojawiają się też duże zyski. Dość powiedzieć, że w 2019 r. Państwowe Porty Lotnicze zanotowały blisko 400 mln zł zysku – to właśnie dzięki temu, że operują w dużej skali. W przypadku takiego lotniska jak przyszłe CPK to jeszcze możemy pomnożyć... Ta skala korzyści zdecydowanie rośnie. Więc będzie to finansowanie *project finance* pod te przychody wykazane w biznesplanie, wykazane w tekście prywatnego inwestora, instrumenty dłużne, które później z operowania tego lotniska będą spłacane. Rozpoczęcie prac budowlanych do końca 2023 r. – oczywiście to jest ten nasz cel. O środkach unijnych już mówiłem, więc w sumie nie będę się powtarzał. CEF 1 to było Jastrzębie-Zdrój, CEF 2, gdzie będziemy aplikować, lub już aplikujemy, o cały szereg środków, czy choćby Krajowy Plan Odbudowy, z którego otrzymaliśmy chociażby 100 mln euro na prace projektowe.

Jakie są cele samego portu lotniczego? Kilka takich najważniejszych. Po pierwsze, że to ma być hub, ma to być lotnisko skupiające ruch zarówno z terenu Polski, jak i Europy Środkowo-Wschodniej. Ten ruch przesiadkowy tego pasażera, który liczy się podwójnie, mówiąc kolokwialnie, i przez to jest szczególnie zyskowny dla lotnisk. Celem jest to, żeby to było jedno z pięciu najlepszych lotnisk w Europie. Możemy to osiągnąć dzięki temu, że jest to inwestycja typu *greenfield* budowana od podstaw, a więc budowana w sposób optymalny według najnowszej wiedzy, najnowszych doświadczeń, najnowszych technologii, bez związania pewnymi zaszłościami. Jedną z przyczyn katastrofy projektu berlińskiego – bo trudno to inaczej nazwać – było też m.in. to, że lotnisko Berlin Brandenburg to jest, tak naprawdę, bardzo, bardzo, bardzo przebudowane jednak lotnisko Berlin Schönefeld. Czyli tam cały szereg uwarunkowań był zadany i projektanci nie mogli projektować optymalnie i potem realizować optymalnie, bo musieli się dostosowywać do zaszłości, które już w tym miejscu były. U nas tak nie jest, więc celujemy w tę doskonałość operacyjną. Pełna intermodalność, czyli połączenie w ramach jednego węzła transportowego wszystkich środków transportu. No z małym wyjątkiem transportu morskiego, ale na to już nic nie poradzimy.

Otoczenie portu lotniczego. Najpierw airport city, czyli to, co jest bezpośrednio wokół lotniska na potrzeby lotniska: parkingi, hotele, centra kongresowe etc., a z czasem zawsze się pojawiają kolejne inwestycje, bo tam, gdzie jest dobra komunikacja, jest dobre miejsce. W zasadzie już teraz w okolicy jest jedna duża inwestycja, która jest tam umiejscowiona ze względu na przyszłe wybudowanie CPK. To na pewno będzie się mnożyć. Z czasem, jak jest dużo inwestycji, to jest dużo miejsc pracy, ludzie też niekoniecznie chcą daleko dojeżdżać, powstają inwestycje mieszkaniowe itd., cała infrastruktura... Tworzy się to, co przyjęło się nazywać aeropolis.

Taki ramowy, bardzo ramowy, harmonogram... Tak jak mówię, jest to harmonogram niezwykle ambitny, niezwykle wyśrubowany. Na razie udaje się go dotrzymać, choć oczywiście jeszcze wiele mielisz przed nami i to, co jest zmartwieniem wszystkich procesów inwestycyjnych w Polsce, czyli np. długo rozstrzygane odwołanie od przetargu, odwołanie od decyzji środowiskowej – oczywiście podlegamy też tym wszystkim ryzykom.

Obecnie realizowane przykładowe projekty w ramach podprogramu lotniskowego to właśnie opracowanie master planu. Tu jedna uwaga, bo master plan to jest faktycznie to, co nam się nie udało. To znaczy w pierwszym przetargu jeden z uczestników master planu skutecznie – lotnisko w Monachium, prawda, żaden się nie spodziewał – kontestował rozstrzygnięcie. Niestety KIO to uznała, musieliśmy powtórzyć ten prze-

targ, w związku z czym... Ale żeby to nie powodowało opóźnień na ścieżce krytycznej, wydzieliliśmy z całego pakietu produktów, które składają się na master plan, te, które są najbardziej pilne, i je – oddzielnymi zleceniami, siłami własnymi spółki, doradcy strategicznego – już realizujemy. A odchudzony master plan na to, co jest potrzebne w drugiej kolejności... Ten przetarg jest powtarzany i cały szereg innych programów, podprogramów.

Co to jest master plan? Też już tylko proszę spojrzeć, rzucić okiem szybko na slajd, żeby nie przedłużać. W największym skrócie to jest plan generalny lotniska wymagany przez polskie prawo lotnicze plus cały szereg innych opracowań biznesowych, środowiskowych itd. Tutaj zdjęcia z podpisania – niestety zdalnego, bo to akurat wychodziło w szczycie pandemii – umowy z doradcą strategicznym z lotniskiem Incheon. Czwarte lotnisko świata, jeśli chodzi o jakość usług, czwarte najlepsze lotnisko świata, tak że bardzo cieszymy się, że mamy takiego współpracownika... Kilkunastu pracowników z lotniska Incheon, delegowanych ekspertów, już prawie rok jest w Polsce i z nami pracuje nad programem CPK.

Lokalizacja – dwa słowa o lokalizacji, ponieważ też różne słowa się pojawiały, że może tam w Modlinie, może gdzieś... No nie. To, że w tym miejscu, mniej więcej w tym miejscu ma być umiejscowione nowe, duże lotnisko i węzeł komunikacyjny, to w jakichś opracowaniach akademickich pojawiało się zasadniczo od lat 70. I trudno się dziwić, bo jest to miejsce dość oczywiste. Jest to punkt ciężenia systemu transportowego Polski. To znaczy po pierwsze, gdzieś między Warszawą a Łodzią, bo to są dwie aglomeracje, które będą podlegać łączeniu, będą się z czasem łączyć w naturalny sposób w kierunku takiego megalopolis łódzko-warszawskiego. Obydwa powinny ciążyć do jednego lotniska, do jednego miejsca. Zarazem jest to tuż przy autostradzie, jest to przy autostradzie właściwie A2. Zjazd z autostrady będzie bezpośrednio do lotniska i jest to również miejsce, w którym urywa się centralna magistrala kolejowa, która przecież pierwotnie była i powinna być zbudowana z południa na północ, do Trójmiasta. Tutaj ta inwestycja została przerwana w połowie, można powiedzieć. I też jest w bezpośredniej okolicy, tuż przy węźle, przy którym będzie się łączyła przyszła autostradowa obwodnica Warszawy... I do autostrady A2 też niedaleko.

To miejsce mniej więcej jest optymalne. Można by sobie dyskutować, czy ono nie powinno być przesunięte trochę bardziej od Sochaczewa, trochę bardziej w kierunku Łowicza czy w kierunku Grodziska. No tak, natomiast to, że tu, a nie gdzie indziej, nawet nie w Radomiu. Bo też niektórzy myślą budowę lotniska w Radomiu, że to jest CPK. Na pewno nie w Modlinie. Swego czasu moja wypowiedź, że: „Modlin jest po złej stronie Wisły” była tak przekręcana, że nie lubię lotniska w Modlinie. Nie. Ja lubię każde lotnisko w Polsce po równo. I niech sobie lotnisko w Modlinie istnieje, i funkcjonuje, i to jest oddzielny temat. Natomiast nie może być lotnisko w Modlinie centralnym lotniskiem hubowym. Hubem nie tylko przesiadkowym, lotniczym, ale również węzłem komunikacyjnym w ogóle intermodalnym, bo faktycznie z tego punktu widzenia leży po złej stronie Wisły. Nie jest w centrum ciężenia transportowego kraju.

Rozmowy, czy też relacje, konsultacje społeczne, o tym już wspominałem – chociażby jak powołaliśmy Radę Społeczną ds. CPK, chociażby przykład Programu Dobrowolnych Nabyć, różnego rodzaju dokumenty, projekty, wysyłamy do opiniowania, chyba że... I to jest też czasem wątek nieporozumień, bo czasem ta czy owa rada gminy ma pretensje, że jakiś projekt ustawy nie był z nią konsultowany. Jeśli ustawa np. w projekcie legislacyjnym podlega konsultacjom społecznym, jest publicznie dostępna i wszyscy obywatele RP mogą do niej zgłaszać uwagi, to nie prowadzimy jakichś dodatkowych, specjalnych trybów, żeby się dopytywać, czy ta czy owa instytucja, że tak powiem, nie zasnęła i była świadoma, że coś takiego się dzieje. Zwłaszcza jeśli to są instytucje takie jak samorządy, które mają swoje urzędy, mają urzędników, mają pracowników, którzy im pilnują tego rodzaju spraw, plus jeszcze mają swoich przedstawicieli w korporacjach samorządowych, zrzeszonych komisjach wspólnych rządu i samorządu... Poza tym wszystkim, co jest tu opisane, to jeszcze cały szereg takich zupełnie już nieformalnych spotkań – moich osobiście, władz spółki, pracowników spółki – z państwem wójtami, radnymi, również z przedstawicielami rady społecznej. To się cały czas dzieje.

Badania terenu inwestycji – to jest ogromne, ogromne badanie wynikające przede wszystkim z wymogów prawnych przygotowania do decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Każdy teren inwestycji musi być bardzo szczegółowo... Każdy teren inwestycji dużej – czyli zarówno lotniska, jak i terenu przebiegu przyszłych linii kolejowych – musi być niezwykle dokładnie zbadany we wszystkich sezonach wegetacyjnych: wiosna, lato, jesień, zima. Tysiące, naprawdę, tysiące przyrodników, bada, chodzi, spisują kwiatki, roślinki, owady, ptaki które latają itd. Te tereny, które teraz kończymy, to są tereny większe niż czterokrotność powierzchni m.st. Warszawy, i muszą zostać tak dokładnie zbadane, tak jak mówiłem, we wszystkich czterech sezonach wegetacyjnych.

Zrównoważony rozwój, czyli te czynniki rozwojowe, które będą uruchomione przez powstanie nowego systemu transportowego Polski z CPK w środku. Przede wszystkim podstawowy to właśnie przyspieszenie procesu tworzenia duopolis czy megalopolis warszawsko-łódzkiego. Ten teren regionu CPK między Warszawą a Łodzią to będzie ten, który tak naprawdę odniesie najwięcej korzyści. Korzyści odniesie oczywiście cała Polska, ale siłą rzeczy, jeżeli w układzie piasty i szprych te linie komunikacyjne będą się zbiegały w centrum, to te miasta obwodowe i województwa na przykład otrzymają jedną, dwie linie, dzięki którym będą miały szybkie połączenia z resztą kraju. Natomiast w centrum kraju, gdzie one się zbiegają, to już takie miasta, małe miasta powiatowe będą mogły korzystać z porównywalnej *connectivity*, mówiąc współczesną polszczyzną.

Dobrze, może troszeczkę tutaj przyspieszymy. Nie będę już opowiadał o tym, jakie są założenia rozwoju tego terenu airport city, aerotropolis tego, co dookoła lotniska. To, na co chciałem zwrócić uwagę, bo to też trafi do parlamentu, to projekt ustawy reformującej odszkodowania za wywłaszczenia nieruchomości w ogóle pod inwestycje celu publicznego. Jestem jego wnioskodawcą i być może, przy okazji prac nad CPK – nad tak dużym projektem inwestycyjnym, chociażby 1800 km linii kolejowych w nowych śladach – zwróciliśmy na to uwagę.

Otóż, jak wygląda obecny system, kiedy trzeba pozyskać grunty na inwestycje celu publicznego. Zasadniczo osoba wywłaszczana na taką inwestycję otrzymuje... Mówimy, żeby była jasność, już o wywłaszczeniach, nie mówimy już o tym wszystkim, co było wcześniej o np. Programie Dobrowolnych Nabyć – gdzie to są negocjacje i po prostu, jak ktoś się nie zgadza, to nie zawiera umowy i tyle, to jest jego decyzja, czy mu odpowiadają warunki. Przychodzi moment wywłaszczenia, czyli np. przy inwestycjach drogowych to jest mniej więcej moment wydania ZRID przez wojewodę. Wówczas następuje wycena tych nieruchomości, rzeczoznawcy sporządzają operaty szacunkowe i zasadniczo, tyle, ile rzeczoznawca sporządził, tyle mieszkańcy, właścicielowi nieruchomości, należy się pieniędzy.

Oceniamy, że w wielu przypadkach może to być krzywdzące. Po pierwsze, sam fakt, że ktoś musi się przymusowo wyprowadzić, to jest pewna uciążliwość, którą wypadałoby jakoś dodatkowo rekompensować, a nie jest rekompensowana. Po drugie, cały szereg specyficznych sytuacji, najbardziej skrajną jest prowadzenie działalności gospodarczej. Jeżeli ktoś prowadzi zakład, warsztat, jakieś usługi musi się wyprowadzić na kilka miesięcy, zawiesza działalność tego swojego biznesu, musi płacić kredyt, musi płacić ludziom pensję, być może nie dotrzymuje jakiś kontraktów, za to pieniędzy nie dostaje, dostaje tylko powiedzmy suchą wartość budynków i nieruchomości. No ale i bez działalności gospodarczej koszty przeprowadzki, pośrednictwa w nieruchomościach, koszty obsługi prawnej to wszystko pozostaje nierekompensowane, więc... Ci wszyscy, ta przytłaczająca większość Polaków jest, można powiedzieć, przegranych na tej loterii wywłaszczeniowej. Nazywam to loterią, bo jest też nieliczna grupa bardzo, bardzo wygranych.

Otóż mamy obecnie w polskim systemie prawnym takie kuriozum, które nazywa się zasadą korzyści i które mówi, że jeżeli w wyniku realizacji celu wywłaszczenia wartość gruntu wzrosła, to trzeba liczyć nie według stanu tego gruntu, tylko według tego celu, pod który jest wywłaszczany. Czyli jakbym chciał panią przewodniczącą wywłaszczyć z tego pióra, czy długopisu, to ono jest warte 10 zł, ale jak ja nim podpiszę kontrakt za 100 tys. zł, to powinienem 10 tys. zł zapłacić, bo dla mnie ono subiektywnie będzie znacznie bardziej wartościowe. To powoduje, że takie przykłady... Jak kogoś olśniło, miał proroczy sen, że za 5 lat w jakimś miejscu będzie budowana autostrada i kupił

po 5 zł za m² nieużytki, łąki podmokłe, jakieś inne grunty na przebiegu tej autostrady, to za 5 lat, jak będzie wywłaszczany, zgodnie z zasadą korzyści, węzeł autostradowy, węzeł komunikacyjny można pewnie wycenić np. na 200 zł za m². I taki szczęśliwiec otrzyma przebitkę 2000%, na koszt oczywiście podatnika, bo to są inwestycje celu publicznego. Nie teoretyzuję tutaj, patrzyliśmy na takie przypadki, najczęściej w GDDKiA, bo to jest podmiot, który realizuje takie wywłaszczenia, np. operat szacunkowy 450 tys. zł wypłacono odszkodowanie 20 mln zł. Takie przypadki się zdarzają, więc te nieliczne osoby na loterii wywłaszczeniowej bardzo wygrywają, przytłaczająca większość traci. Jeżeli ktoś po prostu ma dom i ten dom jest warty, dajmy na to, 600 czy 700 tys. zł na działce 1000 m², to jakby za 1 m² nie policzyć, to i tak 700 tys. zł nie wyjdzie, więc dostaje te gołe 700 tys. zł

To, co chcemy zaproponować, to oczywiście po pierwsze, zlikwidować zasadę korzyści. Po drugie, każdemu wywłaszczanemu dać więcej. Jako zasadę podstawową +10% do operatu szacunkowego, czyli nie wycena rzeczoznawcy, tylko wycena rzeczoznawcy +10%. To powinno spokojnie, jeszcze z naddatkiem, zrekompensować koszty przeprowadzki, pośrednictwa prawnego, obrotu nieruchomościami itd. W przypadku nieruchomości mieszkalnych i w przypadku nieruchomości wykorzystywanych do prowadzenia działalności – +20%, ponieważ uciążliwości, właśnie te, o których mówiłem, związane z przenoszeniem działalności gospodarczej, jak i z tym, że się trzeba przeprowadzić, to faktycznie jest dużo bardziej uciążliwe, jak się trzeba przeprowadzić, niż jak się sprzedaje jakąś tam nieruchomość, z której się korzysta w inny sposób. Plus jeszcze dwa dodatkowe bonusy. Po pierwsze, możliwość dochodzenia szkody rzeczywistej, czyli jeżeli np. przedsiębiorca udowodni, że jego koszty, jego szkody były wyższe niż te 20%, to ma prawo, jeżeli to udokumentuje, dostać rekompensatę do dowolnej kwoty, jeśli tylko to udowodni, musi to tylko udokumentować, to już nie jest zryczałtowane. Proszę zwrócić uwagę, że obecnie jest tak, że osoba wywłaszczana np. z ZRID-em jest w pewnej pułapce, ponieważ jedyne, co może kontestować, to wycenę, ale jednocześnie wydać nieruchomość musi ze skutkiem natychmiastowym. Czyli jeżeli ktoś np. mieszka, to musi się wyprowadzić i albo weźmie to, co mu oferują albo pozostaje bez miejsca do życia i bez żadnych środków i np. 2 lata czeka na orzeczenie prawomocne w ostatniej instancji, żeby coś dostać.

Według tych proponowanych przez nas rozwiązań będzie inaczej. Będzie można dochodzić szkody rzeczywistej, a już wcześniej dostać tę część środków, która się należy, na zasadzie ryczałtowej i dzięki temu móc sobie urządzać życie w nowym miejscu. Wreszcie w przypadku nieruchomości mieszkalnych wprowadzimy też pojęcie minimalnej wysokości wywłaszczenia. Chodzi o to, żeby żadna osoba, która mieszka gdzieś i zostaje pozbawiona swojego dachu nad głową, czyli nie może realizować podstawowej potrzeby człowieka, jaką jest dach nad głową, otrzymała przynajmniej tyle, żeby mogła sobie porównywalną nieruchomość mieszkalną zapewnić. Mówię tu chociażby o przypadku emerytów rolniczych, którzy zbyli gospodarstwo, zostawili sobie działkę z domem, często zdezelowanym, starym, który na terenach wiejskich może być bardzo niskiej wartości, może go rzeczoznawca wycenić nawet na 80 tys. zł, za 80 tys. zł kupić sobie dom czy nawet mieszkanie, raczej byłoby bardzo trudno. Stąd pewien przelicznik oparty na wartości odtworzeniowej 1 m² nieruchomości mieszkalnej w danym województwie, który wprowadzi taki minimalny poziom tego odszkodowania dla tych, którzy muszą po prostu wyprowadzić się ze swojego mieszkania.

Analizowaliśmy tutaj, jak to jest w innych krajach. Można powiedzieć, że po tej zmianie Polska będzie miała najkorzystniejszy dla obywateli system odszkodowań za wywłaszczenia nieruchomości w całej Unii Europejskiej. Ta zasada korzyści to jest w ogóle jakieś polskie kuriozum, nie występuje nigdzie indziej, a w wielu innych krajach często są to takie rekompensaty rzędu 5% czy jakieś tylko rzeczywiste koszty przeprowadzki, czy rzeczywiste koszty pośrednictwa prawnego, tak że ten proponowany przez nas system będzie niezwykle korzystny. Ta ustawa jest obecnie na etapie uzgodnień, konsultacji międzyresortowych i konsultacji społecznych, więc zachęcam też do składania uwag, jak najbardziej są możliwe jeszcze pewne zmiany.

Inwestycje kolejowe. Inwestycje kolejowe to, jak mówiłem, 1800 km nowych linii kolejowych, 30 zadań inwestycyjnych. Na tej mapce, widzicie państwo, jest to rozpisane kolorem czerwonym – to jest to, co będzie budowane na nowo, a kolor zielony to są modernizacje istniejących linii kolejowych. Założenie podstawowe naszych inwestycji jest takie, że są to koleje dużych prędkości, ale jakby ktoś się bardzo chciał przyczepiać, to koleje prawie że dużych prędkości. Dlaczego? Ponieważ unijna definicja kolei dużych prędkości mówi o tym, że takie koleje mają mieć średnią prędkość 250 km/h – u nas taka będzie maksymalna – a przede wszystkim przystanki nie częściej niż co 200 km. To w warunkach polskiej sieci osadniczej byłoby nieoptymalne. Taka prawdziwa kolej dużych prędkości powodowałaby, że tak jak z dużych aglomeracji do Warszawy dojechałoby... I tak będzie się dojeżdżało szybciej niż obecnie, np. szybciej o godzinę, a tutaj byśmy osiągnęli, że nie o godzinę, tylko o 1 godz. i 15 min. szybciej, ale kosztem tego, że wszędzie po drodze ten pociąg by się nie zatrzymywał. Tymczasem to jest nasze podstawowe założenie, że właśnie takie miasta średnich wielkości to są ci główni beneficjenci naszego programu inwestycyjnego.

Ta nowa infrastruktura będzie w 100% zintegrowana, czyli nie tylko pociągi te nasze, ale każde, regionalne, aglomeracyjne, też będą mogły z niej korzystać. I właśnie w tych takich... Również oczywiście nie każdy pociąg, bo te pociągi na głównych szprychach będą w bardzo częstym takcie jechały, co godzinę. Już potem, jak te szprychy zaczynają się łączyć, to i co pół godziny, 15 minut, ale co najmniej kilka razy dziennie, nawet w takich średnich miastach, zatrzyma się pociąg, którym będzie można szybko, sprawnie dojechać. I to jest największy przełom. Czyli nie to, że z Trójmiasta do Warszawy dojedzie się godzinę szybciej niż obecnie, bo powiedzmy, że obecnie te 3 godziny z hakiem to też już jest całkiem nieźle, ale przede wszystkim to, że np. Jastrzębie-Zdrój, 100-tysięczne prawie miasto zupełnie bez połączeń kolejowych otrzyma kilkanaście szybkich połączeń dziennie do Warszawy, że Płock, z którego obecnie jest jedno dziennie bezpośrednie połączenie do Warszawy – jedzie się 2,5 godziny, a tak to trzeba 3,5 godziny przez Kutno, jakby ktoś się strasznie uprał, że chce koleją jechać – otrzyma kilkanaście połączeń dziennie w 45 minut do Warszawy. Łomża 60 tys. – bez połączeń kolejowych. Ostrołęka, Sieradz, Wieruszów, Kalisz – to są tego rodzaju miasta, które właśnie będą najbardziej zyskiwały. Dla niektórych z nich to będzie wręcz przełom.

Jeżeli patrzemy np. na to, jakie są trendy na rynku pracy, zwłaszcza po pandemii, coraz więcej pracy zdalnej, w coraz większej liczbie miejsc pracy nie trzeba być codziennie w miejscu pracy, tylko np. 2–3 razy w tygodniu. Z tej perspektywy nawet dwugodzinny dojazd do pracy zaczyna być akceptowalny, jak się tylko dwa razy w tygodniu do pracy dojeżdża, a to z kolei spowoduje, że np. pracując w Warszawie, będzie można mieszkać prawie w całej Polsce. I teraz mieszkańcy takich miast jak Płock, Ostrołęka, czy Sieradz nie będą stali przed alternatywą, że żeby realizować swoje aspiracje życiowe – żeby korzystać z różnego rodzaju dóbr, usług, czy znaleźć dobre miejsce pracy – muszą się z tej miejscowości po prostu wyprowadzić, bo w ich zasięgu nie ma tego rodzaju usług, tylko będą mogli zdecydować i być może wielu stwierdzi, że zamiast kupować kawalerkę na Marszałkowskiej, to w tej samej cenie mogą kupić dom z ogródkiem u siebie w swojej miejscowości i dzięki tym połączeniom dojechać wtedy, kiedy będą mieli taką potrzebę. To jest założenie, wszyscy mieszkańcy Polski w zasięgu 30 km od stacji kolejowej.

Harmonogram programu kolejowego jest taki bardzo ramowy, bo to jest tak naprawdę cała wiązka projektów, więc w zależności od danej inwestycji ona cała ma swój harmonogram. 2034 r. to jest ta perspektywa ostatecznego oddania całego systemu. Tu 2023 r. widzimy 531 km w trakcie robót budowlanych, taki jest plan. 1258 km w pracach przygotowawczych, w 2027 r. oddajemy pierwsze odcinki i w 2034 r. już mamy zrealizowane te wszystkie inwestycje. Tu znów, po raz kolejny zastrzegę, że jest to plan niezwykle ambitny i też jest to kwestia zdolności nawet nie tyle finansowych, sfinansowania tego projektu – choć oczywiście to też jest ważna kwestia, bo mamy w Polsce bardzo dużo potrzebnych inwestycji kolejowych, również spoza programu CPK, i jakoś to wszystko trzeba pożenić – ale też chociażby zdolności wykonawczych. Polski rynek wykonawstwa kolejowego... np. w tym roku wystawione... PKP PLK wystawiło na ten moment przetargi na 3 mld zł na różne prace modernizacyjne, budowlane. Realizacja samego

programu CPK będzie wymagała, żeby powiedzmy w 2027 r., 2028 r. rynek przerobił, mówiąc w cudzysłowie, 15 mld zł, po obecnych cenach. Nie wspominając o tym, że jeszcze poza CPK będą też inne inwestycje kolejowe.

Trwają inwentaryzacje przyrodnicze na liniach kolejowych. W przyszłym roku STEŚ i inwentaryzacje na kolejnych odcinkach, już tak skracam. Tu są wylistowane te STEŚ, które już trwają, które już zostały rozstrzygnięte. Studia techniczne, ekonomiczne, środowiskowe, czyli zaawansowane prace przygotowawcze w etapie pierwszym blisko 1000 km. Kolejne postępowania, które będziemy uruchamiać wkrótce, czyli w przyszłym roku, czyli CMK Północ, „Y” do Poznania, odcinek śląski. W tym roku również, wszystko na to wskazuje, już przed rozstrzygnięciem przetargu na projekt tunelu kolei dużych prędkości pod Łodzią... Nie mylić z tym tunelem, który teraz jest wdrażany pod Łodzią, teraz jest wdrażany tunel kolei konwencjonalnej, natomiast my musimy wydrążyć tunel dla kolei dużych prędkości. Miasto Łódź, jak wiemy, kiedyś miasto graniczne zaboru rosyjskiego z dworcem czołowym, co spowodowało, że nie ma trasy średnicowej przez Łódź i żeby średnicowo przez Łódź przejechać, trzeba po prostu drążyć tunel. Nie ma innego rozwiązania.

Tu na tej mapie pokazujemy to, co było ważnym elementem naszej pracy, czyli pasażerski model transportowy, czyli pewien model naukowo-matematyczny, który na podstawie określonych parametrów mierzy potrzeby transportowe kraju. Mierzy natężenie ruchu w kolejnych latach, który też jest dynamiczny, czyli pozwala przeliczać, że kiedy tu wybudujemy jakąś drogę, to jak się zmieni ruch, jak się on przeniesie. To jest właśnie podstawowy element pozwalający na spójne planowanie całego nowego systemu transportowego, czyli tak, żeby on, kolokwialnie mówiąc, miał ręce i nogi. I to jest efekt realizacji przeliczony na tym modelu. Czyli dzięki rozbudowie tej sieci kolejowej, którą planujemy, będziemy mieli ponad dwukrotny wzrost liczby pasażerów, ponad dwukrotny wzrost liczby ludzi, którzy będą korzystali z kolei. Bardzo potrzebujemy w ogóle znacznego przeniesienia transportu z transportu kołowego na kolejowy. Transport kołowy to nie tylko korki, to nie tylko hałas, to nie tylko uciążliwości, ale również emisja CO₂, co przy tych trendach, jakie są w Europie i nie tylko, będzie nas bardzo uderzać po kieszeni, jeżeli tego nie dokonamy.

Inwestycje drogowe. To jest komponent stosunkowo mniejszy i co więcej zarządzany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Tu CPK nie prowadzi inwestycji, tylko mówiąc popularnie GDDKiA. My tylko, że tak powiem, mamy świadomość sytuacyjną i nawzajem uzgadniamy tutaj, żeby to było synchronizowane. To obwodnica autostradowa Warszawy i odcinek trasy S10. Te korytarze tutaj są wybierane przez generalną dyrekcję. Oraz oczywiście, coś, co chyba będzie pierwszym zrealizowanym elementem całego programu inwestycyjnego, czyli trzeci pas autostrady A2 między Warszawą a Łodzią, coś co, też chyba nie muszę argumentować, że nawet i bez CPK jak najbardziej byłoby potrzebne i tylko można się zastanawiać, czemu od razu nie wybudowano trzech pasów, ale to już mniejsza...

Dobrze, jeszcze dużo rzeczy nie powiedziałem, szczerze mówiąc. I spokojnie jeszcze kolejną godzinę mógłbym opowiadać, ale myślę, że warto by zostawić choć odrobinę czasu na pytania. Bardzo dziękuję. Jesteśmy, bo jest też zespół z CPK tu ze mną, do dyspozycji.

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Znane są pana oratorskie umiejętności i faktycznie z zapałym tchem słucha się pana ministra.

Chciałabym w tym momencie otworzyć dyskusję i spytać, czy ktoś z państwa ma jakieś pytania.

Poseł Bożena Żelazowska (KP):

To ja mam.

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Bardzo proszę, pani poseł Żelazowska.

Posel Bożena Żelazowska (KP):

Bardzo dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, jak pan minister nam przedstawia budowę lotniska, to oczyma wyobraźni już prawie, że je widzimy, rzeczywiście bardzo barwnie. Natomiast ja mam pytanie, panie ministrze, bo rzeczywiście spółka już pracuje 4 lata i tutaj nie chodzi o to, że: „dziwne, że ludzie pracują”, bo to nie jest dziwne, że ludzie pracują, żeby coś powstało, ludzie muszą pracować. Jeżeli cokolwiek, kogokolwiek dziwi, to tylko zarobki zarządu spółki, które wiemy, jakiej są wielkości. Ale ja teraz chciałam zadać pytanie, czy jest już wybrany teren, dokładnie, gdzie lotnisko ma być zlokalizowane. Dlatego że, jak wiemy, w tych pierwszych wersjach teren zarezerwowany dla lotniska to jest chyba 700 tys. ha, po czym samo lotnisko...

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

7 tys. hektarów.

Posel Bożena Żelazowska (KP):

7 tys. ha, natomiast samo lotnisko ma mieć o połowę mniej. I czy ten teren jest już skonkretyzowany? To jest moje pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Bardzo fajnie, że są budowane nowe trasy, bo jeśli ma powstać lotnisko, to muszą być nowe drogi dojazdowe. Ale jak wiecie państwo, one mają być zrealizowane ze środków unijnych... W tym roku bardzo możliwe, że te środki do nas trafią, a co jeżeli te środki do nas nie trafią, panie ministrze? To jest drugie pytanie.

Trzecie pytanie dotyczy spraw społecznych. Otóż wiemy, że mieszka tam ponad 3000 ludzi na tamtym terenie. I czy macie już lokalizację, bo tutaj pan minister rzeczywiście barwnie przedstawia możliwości, a tak naprawdę brak możliwości... Bo wyobraźcie sobie państwo, że tam mieszkają ludzie biedni, starsi, którzy nie będą mieli dokąd pójść, którzy nie będą mogli sami załatwić tych spraw okołoprzeprowadzkowych, którzy nie wiedzą do dzisiaj, jaka będzie cena, jeżeli za... Wiadomo, że to wtedy będzie przymus i oni będą musieli się wyprowadzić... Dokąd ci ludzie się wyprowadzą? Obiecywaliście państwo, że powstanie specjalna wioska, która będzie wybudowana i rozumiem, że ona będzie wybudowana wcześniej niż wtedy, kiedy ci ludzie zostaną bez dachu nad głową. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Panie ministrze, może od razu...

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Jeżeli chodzi o zarobki, to zgodnie z ustawą o gospodarowaniu mieniem państwowym i innymi przepisami dla spółki tej wielkości wskaźnik dla członków zarządu wynosi między 5 a 15 średnich krajowych. Został on ustalony na poziomie 11 średnich dla prezesa i 10 średnich dla pozostałych członków zarządu, więc idealnie w środku. Jeżeli go porównamy z analogicznymi spółkami zarządzającymi podobnym portfelem np. PKP, to są to zarobki nieco niższe. Oczywiście gdybyśmy to mieli porównać z tym, ile np. zarabia zarząd lotniska Cheongju, czy Incheon, w czasie kiedy ono się budowało, to to jest ułamek, to jest to wielokrotnie, wielokrotnie mniej.

Jeżeli chodzi o to, że spółka działa 4 lata... Oczywiście, że tak, natomiast też powiedzmy to sobie, że 4 lata temu to został podpisany akt notarialny o utworzeniu spółki, która wówczas nie miała żadnego pracownika. Bardzo długo spółka nie miała prezesa, nie miała pełnego zarządu, więc oczywiście ten koszt wzrasta wraz z liczbą podejmowanych działań, liczbą rozpoczynanych procesów inwestycyjnych. Obecnie zresztą zarząd spółki jest trzyosobowy, więc też nie wydaje mi się, żeby był to zarząd szczególnie liczny.

Jeżeli chodzi o dokładną lokalizację, to ten teren, który jest objęty rozporządzeniem rezerwacyjnym i który jest objęty Programem Dobrowolnych Nabyć, to jest 7 tys. ha – to jest mniej więcej o połowę więcej, niż docelowo to lotnisko zajmie. Dlaczego? Otóż dlatego, że jest to element dodatkowy na wcześniejszym etapie tej inwestycji. Zasadniczo dokładną, ostateczną lokalizację inwestycji przesądza decyzja środowiskowa, która jest poza w ogóle inwestorem i inwestor nie ma wpływu na to, jak ona zostanie wydana. Mogą być w tym procesie zgłaszane różne uwagi, strony społeczne mogą wstępować.

Byliśmy tutaj w takim dylemacie, czy mamy nic nikomu nie mówić do momentu decyzji środowiskowej, tak często w wielu inwestycjach jest...

Ja bym powiedział, że tu paradoksalnie – być może w stosunku co do niektórych zarzutów – CPK szkodzi nadmierna transparentność i nadmierne informowanie o całym, tym procesie inwestycyjnym. Bo w wielu innych inwestycjach typu budowa drogi krajowej czy autostrady na tym etapie, na którym jesteśmy z CPK, to może ktoś tam się już dowiedział, że coś takiego jest planowane, a większość ludzi zasadniczo w ogóle nie wie, że tam jakaś inwestycja będzie. My informując, na bardzo wczesnym etapie procesu inwestycyjnego i chcąc zaoferować program dobrowolnych wykupów na kilka lat wcześniej, musieliśmy przyjąć pewien obszar, w którym mieści się kilka możliwych wariantów lokalizacji, tej dokładnej lokalizacji konkretnej, obiektów infrastruktury lotniskowej, stąd ten teren jest większy.

Natomiast jeżeliby doszło ostatecznie do wywłaszczeń, to wywłaszczenia na inwestycje celu publicznego są dokonywane tylko w dokładnej lokalizacji tego celu publicznego, więc będą one na istotnie mniejszym obszarze, czy to będzie dokładnie połowa, czy nieco mniej, czy nieco więcej, ale na pewno nieco mniejszym. Planujemy znów w tym roku zaryzykować nadmierne informowanie i pokazać wariant inwestorski obiektów infrastruktury lotniskowej. Zostaną zakończone inwentaryzacje środowiskowe, będziemy gotowi do decyzji środowiskowej, do wystąpienia o decyzję środowiskową. W związku z tym będziemy mogli pokazać ten wariant, o który będziemy wnioskowali w postępowaniu o decyzję środowiskową, co oczywiście może nowe gromy na nasze głowy sprowadzić. Potem w toku postępowania ktoś np. może zgłosić jakieś uwagi, które RDOŚ uwzględni i gdzieś coś się odrobinę przesunie. Ale ten wariant inwestorski będzie pokazany i z pewnością na terenie tego wariantu mieszka znacząco mniej niż 3 tys. osób, myślę, że nawet dużo poniżej połowy tej liczby. Jeżeli chodzi o środki unijne, to...

Posel Bożena Żelazowska (KP):

Przepraszam, 3200 osób.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Tak. Jeżeli chodzi o środki unijne... To znaczy, to, ile mieszka, to też jest pojęcie względne w Polsce... To znaczy, ile jest zameldowane, czy ile mieszka faktycznie? Pewnie, jeśli te warunki wywłaszczenia będą korzystne, a będą korzystne, to zakładam, że ta liczba mieszkających wzrośnie, a gdyby miałyby być mniej korzystne, to by pewnie spadała.

Jeżeli chodzi o środki unijne, to pytanie teoretyczne, gdyby tu było przedszkole w przyszłości... Gdyby Polska miała nie otrzymywać środków unijnych, ja mogę popaść w taką dywagację, jeżeli chodzi o sam komponent lotniskowy, to to nic nie zmienia, ponieważ już w tej perspektywie unia zasadniczo nie finansuje infrastruktury lotniskowej, a więc nie przewidujemy na samo lotnisko pozyskiwania wsparcia ze środków unijnych. Najbardziej ucierpiałby komponent kolejowy, my te inwestycje i tak byśmy zrealizowali, ale pewnie zajęłoby to dłużej, bo byśmy to finansowali w 100% z polskich środków. Pewnie zamiast końca tego całego systemu w 2035 r. mówilibyśmy gdzieś o 2040–2042 r. – to oczywiście zupełnie z grubsza szacuję... Któż jest w stanie teraz przewidzieć, ile będzie wynosił polski budżet w 2033 r. i to jeszcze w hipotetycznej sytuacji, że nie dostajemy środków unijnych, jakie wtedy będą ceny w przetargach itd.?

W przypadku komponentu drogowego to dosyć łatwo powiedzieć, bo jesteśmy już na zaawansowanym etapie prac nad programem budowy dróg krajowych i autostrad na nowy okres i tam środki unijne stanowią 20% tego programu, 80% to środki z krajowego budżetu. Można powiedzieć krótko: wzbogaciliśmy się. Wzbogaciła się Polska, jest już dużo bogatsza, dużo bardziej zamożna, polski budżet jest prawie dwa razy większy niż jeszcze te 5–6 lat temu. Chcemy więcej budować, więcej chcemy inwestować, sami mamy więcej pieniędzy, więc ten udział środków unijnych, proporcjonalnie, lawinowo maleje, aczkolwiek dalej jest, więc... Niewątpliwie bez tych środków – choć podkreślam to jest hipotetyczny wariant, absolutnie teoretyczny – pewnie zbudowalibyśmy to samo, ale nieco dłużej.

I już ostatnia kwestia: wywłaszczenia. Ludzie nie wiedzą, za ile i nie mogą wiedzieć, ponieważ podstawą wywłaszczenia jest operat szacunkowy sporządzony przez rze-

czoznawcę. Operat szacunkowy jest sporządzany również dla danego momentu rynkowego, inny operat dla tej samej nieruchomości sporządzi rzeczoznawca dziś, a inny za 2 lata, bo to zależy od cen nieruchomości, jakie będą za 2 lata, a nie teraz. Tak że tu tylko to mogę powiedzieć, bo też się to pojawia, że komuś będzie zabierane, że będzie pozbawiony... Generalnie rzecz biorąc, rzeczoznawca jest zawodem zaufania publicznego, regulowanym, podlegającym całemu szeregowi obostrzeń, szczególnie odpowiedzialności zawodowej i istotą tego zawodu jest szacowanie, ile dana rzecz jest warta, rzeczywiście warta. Zazwyczaj ta osoba, której rzecz jest szacowana, pewnie sama uważa, że ta rzecz jest warta nieco więcej, natomiast tutaj tak to jest. W związku z tym rzeczoznawca wycenia, ile warte jest to, co ktoś ma, jak mu jest zabierane i tyle dostaje ekwiwalentu pieniężnego. Po tej zmianie, którą my proponujemy, będzie dostawać 110%, a jeżeli będzie to mieszkalne, to 120%, a jeżeli ponosi jeszcze większą szkodę i ją udowodni, to jeszcze więcej może dostać itd.

Jeżeli chodzi o lokalizację, to muszę przyznać, że jest to ciekawy zwrot, ponieważ również spotykałem się z radą społeczną... Faktycznie taka propozycja czy taka opcja, że będzie możliwość zorganizowanej relokacji do wioski zastępczej, była sygnalizowana i do pewnego momentu nie było zainteresowania tą opcją. Tylko od pewnego momentu było zainteresowanie tym, żeby były możliwie duże pieniądze po prostu wypłacane... Natomiast od pewnego momentu ten wątek się pojawił, informuję, że CPK podpisał list intencyjny z Krajowym Zasobem Nieruchomości. KZN dysponuje kilkoma działkami, powiedzmy, pomiędzy Warszawą a Łodzią w okolicach przyszłej inwestycji. Na tych działkach CPK sfinansuje budowę domów, budowę czy mieszkań, czy domów jednorodzinnych, czy domów szeregowych. Kilka różnych wariantów zabudowy będziemy oferowali i tutaj te osoby, które zamiast pieniędzy będą wołały dostać zamiennie nową nieruchomość, to tę nieruchomość będą im oferowane. Pierwsze od 2023 r., ten moment przysłowiowego wbicia pierwszej łopaty, to będzie ten moment, kiedy pierwsze – oczywiście nie wszystkie, bo to nie jest tak, że prace przy tak dużej inwestycji się od razu wszędzie wszystkie zaczynają na raz – osoby będą musiały się wyprowadzać w 2023 r. I wtedy też pierwsze te nieruchomości zastępcze będą dostępne w najbliższych miesiącach, w miarę jak będziemy tę współpracę podnosić na kolejne etapy. Czyli na przykład zostanie powołana spółka córka wspólna KZN i CPK, będą do niej wnoszone grunty, to siłą rzeczy będą się już pojawiały kolejne informacje o kolejnych możliwych lokalizacjach, gdzie osoby zainteresowane będą mogły te nieruchomości czy budowę zastępczą otrzymywać.

Dodam jeszcze, że zachęcałbym w takim razie takie osoby do skorzystania z Programu Dobrowolnych Nabyć, bo w Programie Dobrowolnych Nabyć mamy więcej możliwości prawnych, bo tu... System wywłaszczeń jest ściśle regulowany prawnie i tu, nawet jakbyśmy chcieli nieco więcej dać, coś pomóc, coś dodać, to zasadniczo nie możemy, bo to jest postępowanie administracyjne rządzące się ścisłymi przepisami. Natomiast Program Dobrowolnych Nabyć to są umowy cywilnoprawne i tu mamy pewną dowolność i pewne pole do negocjacji. Na przykład pomoc w przeprowadzce, zwrot kosztów pośrednictwa, zwrot kosztów pomocy prawnej – to jest to, co możemy już teraz oferować i oferujemy... Oferujemy również finansowanie kursów zawodowych, szkoleń, jeżeli ktoś np. utrzymuje się z gospodarstwa rolnego, chciałby je sprzedać, ale np. niekoniecznie widzi swoją przyszłość... Czy przynajmniej dopuszcza ewentualność, że już nie chciałby być dalej rolnikiem, to możemy mu sfinansować, że np. wyszkoli się na kierowcę zawodowego, na operatora sprzętu czy w jakimś innym atrakcyjnym zawodzie i koszty takiego szkolenia spółka może pokryć, jeżeli taka będzie wola, jeżeli tak się z daną osobą zbywającą nieruchomość dogadamy.

Uchylę rąbka tajemnicy, bo w trakcie procesu legislacyjnego jest też taka ustawa o usprawnieniu procesu inwestycyjnego CPK, która szereg przepisów nowych wprowadzi. Naszą intencją jest też, żeby tam dodać kilka dodatkowych możliwości do Programu Dobrowolnych Nabyć, ale to już, jak Wysoki Sejm uchwali, to takie możliwości się pojawiają. Natomiast niestety jedno, czego nie możemy zrobić, to oferować cen rażąco odbiegających od operatów szacunkowych, ponieważ na ten moment to są jednak pieniądze w 100% publiczne, 100% Skarb Państwa, inwestor prywatny jeszcze się nie pojawił w sensie formalnym. Trwają negocjacje, w związku z tym, gdyby był operat szacunkowy,

który mówi, że... Jeden rzeczoznawca mówi, że ziemia warta 15 zł/m², drugi, że 17 zł/m², a trzeci, że 19 zł/m². To jakby ktoś dysponujący finansami publicznymi zaoferował np. zamiast 17 zł/m², to 170 zł/m², to smutni panowie by do niego zawitali, dlaczego tak niegospodarnie rozporządza finansami publicznymi.

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, myślę, że pani poseł jest usatysfakcjonowana.
Czy jeszcze coś pani chce dodać?

Poseł Bożena Żelazowska (KP):

Bardzo dziękuję, jeżeli mogę jeszcze króciutko...

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Tak.

Poseł Bożena Żelazowska (KP):

Otóż ja mam jeszcze wiele pytań, które przy różnych innych okazjach zadawałam panu ministrowi, ale podejrzewam, że odpowiedź będzie podobna... To tylko ostatnie pytanie, skoro pan minister mówił, że mało rentowne są małe lotniska, nierentowne są małe lotniska, to po co budujecie państwo lotnisko w Radomiu.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Już odpowiadam. Lotnisko w Radomiu w przyszłości będzie lotniskiem komplementarnym wobec CPK i będzie funkcjonować jako pewien zespół lotnisk. Biznesowo rzecz biorąc, jest kilka segmentów ruchu... Znaczący CPK to jest takie lotnisko typu premium, lotnisko hubowe, międzykontynentalne, którego zazwyczaj głównym klientem są duże linie, narodowi przewoźnicy, siłą rzeczy będzie port macierzysty LOT, ale tacy nie wiem, jak Turkish Airways, Katar Airways, Lufthansa itd. Jest kilka segmentów rynku lotniczego, który niekoniecznie dobrze gryzie się z tego rodzaju lotniskiem, chociażby takie *ultralowcosty*, którym zależy... Ponieważ to jest lotnisko, które będzie oferowało jakąś wysokość usług, więc nie będzie konkurowało radykalnie niskimi cenami czy radykalnie niskimi opłatami dla linii. Są takie linie, którym nie zależy na tym, żeby oferować połączenia szczególnie z najlepszych lotnisk, ale zależy na tym, żeby za wszelką cenę jak najtaniej. Do tego np. loty czarterowe, zwłaszcza na niezwykle popularnych kierunkach południowych... Wiem, że to było przedmiotem krotoczwil, ale to jest prawda, że oszczędność paliwa lotniczego, chociażby na nieco krótszej trasie, na wylocie od południa aglomeracji, jest dużą oszczędnością, zauważalną w budżetach tego rodzaju przedsięwzięć.

Tak że jest kilka rodzajów ruchu lotniczego, które port lotniczy Radom będzie obsługiwał, będąc elementem jednego zespołu portów z CPK. Gdyby miało nie powstać CPK i gdybyśmy mieli port lotniczy w Radomiu tak zupełnie abstrakcyjnie rozpatrywać, to faktycznie można by mieć wątpliwości co do niego. Natomiast w zespole, w tym docelowym modelu, o którym mówiłem, że planujemy od góry do dołu... Cały nowy system transportowy w parze z CPK wszystko wskazuje na to, że się bardzo dobrze sprawdzi i że będzie można tę komplementarną ofertę, której CPK nie będzie w stanie zaoferować, oferować w Radomiu.

Poseł Bożena Żelazowska (KP):

Dziękuję bardzo. To moje już naprawdę ostatnie pytanie. To skoro tak, to czy takiej funkcji nie może też pełnić lotnisko w Modlinie, panie ministrze, które jest bliżej Warszawy i również te ceny paliwa byłyby o wiele korzystniejsze, o których pan wspomniał?

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Do pewnego stopnia może i będzie oferowało... Natomiast lotnisko w Radomiu ma cały szereg minusów z punktu widzenia przede wszystkim przedsiębiorstwa Państwowe Porty Lotnicze, które buduje port lotniczy w Radomiu. Trochę tutaj wyjdę ze swojej roli, bo jestem tylko nadzorcą tego przedsiębiorstwa, decyzje biznesowe są na co dzień podejmowane przez kierownictwo tego przedsiębiorstwa... Port lotniczy w Radomiu ma bardzo trudną strukturę właścicielską. Ma kilku właścicieli, którzy są ze sobą w konflikcie od wielu lat przy różnych sprawach...

Głos z sali:

W Modlinie.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

W Modlinie, przepraszam. Przepraszam, pani poseł. Port w Radomiu jak najbardziej ma bardzo jednoznacznie określoną strukturę właścicielską. W Modlinie. Umowa spółki, która wymusza jednomysłność w najważniejszych sprawach, powoduje klin, czyli trwałą niezarządzalność tego lotniska... Swego czasu była oferta ze strony PPL odkupienia udziałów województwa mazowieckiego i gdyby wówczas marszałek województwa się na to zgodził, to być może PPL by więcej inwestował w Modlin, ale takiej zgody nie było.

Drugi problem, który w Modlinie występuje, to jest model biznesowy. Jak tu mówię o tym milionie pasażerów jako tej granicy opłacalności, czy półtora miliona, port lotniczy Modlin nawet przy 3 mln pasażerów był nadal nieopłacalny, jak domniemywam w wyniku umowy, którą zawarł z jedną z tanich linii lotniczych, która jest umową skrajnie korzystną dla tej linii i skrajnie niekorzystną dla lotniska. To powoduje, że dopóki ta umowa trwa, nie sposób stwierdzić, czy to lotnisko ma sens ekonomiczny, bo przy tej umowie nie ma, ale może przy innej będzie miało. Ale to musi ta umowa zaistnieć, bo nie wiemy też... Tania linia lotnicza ma to do siebie, że wymusza takie umowy i że szantazuje odejściem, a polityczny samorząd ma taki powód, że chce, żeby było dużo pasażerów, więc się godzi na różnego rodzaju niekorzystne biznesowo umowy.

Po trzecie, port lotniczy w Modlinie niewątpliwie wymaga całego szeregu inwestycji, co znów przy wątpliwej ekonomicznie opłacalności, tego czy on... Z jednej strony nie wiemy tak naprawdę, czy on w swoim obecnym stanie jest w stanie w ogóle wyjść na zero. A z drugiej strony niewątpliwie trzeba w niego jeszcze dużo zainwestować zarówno w pas, jak i w terminal. No i te wszystkie okoliczności, jak domniemywam, bo to była decyzja podejmowana, kiedy ja jeszcze tym sektorem się nie zajmowałem... W pewnym momencie po paru próbach Państwowe Porty Lotnicze uznały, że zamiast kopać się z koniem i wchodzić w bardzo zagmatwaną, trudną, konfliktogenną relację, mają w innym miejscu możliwość zainwestowania, stworzenia lotniska, którym będą w pełni zarządzały, które będzie prawie że od podstaw w sposób optymalny pod potrzeby zaprojektowane i będzie funkcjonować. Natomiast samego Modlina ja bym nie skreślał, być może wtedy, kiedy wygaśnie umowa z Ryanaiem i będzie zawarta umowa na rozsądnych warunkach – na takich, które są na polskim rynku przyjęte – jeżeli zostanie wyczyszczony cały szereg zaszłości... Bo tam przypominę, że dokonano wątpliwego prawnie podwyższenia kapitału portu lotniczego z naruszeniem prawa lotniczego, że cały czas port nie ma planu generalnego sporządzonego, co jest wymogiem wynikającym z prawa lotniczego. Tam jest naprawdę zabagniona sytuacja, po której wyczyszczeniu być może okaże się, że jako regionalne, kompaktowe lotnisko będzie sobie dalej funkcjonować, obsługując po prostu inne kierunki, inny subregion niż port lotniczy w Radomiu. Ale to przyszłość pokaże.

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Bardzo dziękuję.

Ja tylko chciałabym dodać i może uzupełnię pana ministra, z racji chociażby, że sama pochodzę z Radomia i pamiętam te dyskusje dotyczące lotniska w Radomiu... Pani poseł, to ja tylko pragnę dodać, że akurat kwestia wyboru lotniska zapasowego dla lotniska Okęcie... Przypominę, że w 2019 r., jak pamiętam, w porównaniu do 2015 r. liczba stałych połączeń z chyba 64 wzrosła do ponad 100. Po prostu to lotnisko...

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

W 2019 r. Okęcie było zasadniczo pełne.

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Tak. Praktycznie było pełne i tutaj pojawiła się konieczność wyprowadzenia tych lotów czarterowych. I PPL zlecił firmie zewnętrznej... to chyba była brytyjska firma, jak pamiętam, Aruba, która badała, które lotnisko spełniałoby takie oczekiwania tego lotniska zapasowego i byłoby optymalne właśnie dla lotniska Okęcie. Okazało się po tych badaniach – poważna firma, która funkcjonuje w 30 państwach, zatrudnia 13 tys. ludzi

i naprawdę przygotowuje te raporty niezwykle obiektywnie, ona nie może sobie pozwolić na jakiś, przepraszam, że użyję, lewy raport – że najlepszym miejscem będzie Radom, a nie Modlin. A Modlin też ma swoje zadanie do zrealizowania i myślę, że ma swoją grupę klientów, którą obsługuje. Natomiast Radom był wskazany przede wszystkim jako to lotnisko, które będzie miało za zadanie spełniać oczekiwania lotniska czarterowego, wakacyjnego i dlatego ono powstaje. W Modlinie są tu bardziej loty *lowcostowe*, i z tego co pamiętam to mniej więcej tak to było przedstawiane.

Ale teraz do pana ministra mam takie pytanie. Panie ministrze, proszę mi powiedzieć, jak wygląda praca z organizacjami pozarządowymi. Bo wiem, że bardzo często przy tego rodzaju tak istotnych inwestycjach zdajemy sobie z tego sprawę, że dzisiaj siła organizacji pozarządowych jest niebywała i niestety uwarunkowania prawne dają tym organizacjom ogromne narzędzia do tego, żeby nieraz zablokować istotne inwestycje. Chciałabym tutaj poprosić pana o taką informację od pana, jak to wygląda. Właściwie miałam też pytanie o to, jak wygląda przyszłość, jak pan widzi przyszłość tych mniejszych lotnisk w sytuacji powstania tego lotniska CPK.

Jeszcze jedno pytanie. Nie tak dawno pojawiła się dosyć kontrowersyjna wypowiedź właściciela firmy Ryanair, że on nie zamierza korzystać z tego lotniska centralnego i chciałabym, żeby pan też, jeśli byłby pan tak uprzejmy, odniósł się do tej wypowiedzi. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Oczywiście, więc tak... Organizacje pozarządowe to bardzo szerokie pojęcie, są różne organizacje pozarządowe... Są takie różnego rodzaju stowarzyszenia miłośników transportu, np. Południowy Klaster Kolejowy, z którymi bardzo dobrze współpracujemy, organizują różnego rodzaju konferencje, spotkania, tam wszędzie przedstawiciele CPK są. Program CPK cieszy się dużym zainteresowaniem. Natomiast są też oczywiście takie organizacje, które zazwyczaj przedstawiają się jako ekologiczne czy ochrony środowiska i one się szykują – na razie jeszcze jakoś szczególnie się nie uaktywniły – ale się szykują do prób blokowania procesu inwestycyjnego CPK, to prawda.

Jest np. taka aktywna grupa na Facebooku: „Nie dla CPK” prowadzona w – oceniam – profesjonalny sposób marketingowo czy PR-owo, produkująca różnego rodzaju materiały, eventy, które na razie jakoś szczególnie bardzo nie zaistniały, ale pewnie szykowane są po to, żeby zaistniały szerzej. Tu sprawa jest natury oczywistej. Gdybyśmy mieli w Polsce... Z pozycji ochrony środowiska można być przeciwnym każdej inwestycji, budowie czegokolwiek, tam gdzie rośła trawa, a będzie beton... I jeszcze może, przy zwłaszcza jakiejś większej inwestycji, nie trafi się, żeby jakieś drzewo nie rosło, które trzeba będzie wyciąć, to jest rzecz oczywista... Natomiast gdybyśmy mieli w związku z tym nie przeprowadzać programu inwestycyjnego CPK, to to znaczy, że zachowujemy, petryfikujemy system transportu w Polsce taki, jaki mamy obecnie, czyli z dominacją transportu kołowego, wysokoemisyjnego, generującego hałas, zanieczyszczającego środowisko itd.

W wyniku realizacji programu CPK będzie wreszcie możliwość, żeby przenieść znaczącą część transportu na transport szynowy. O ile same inwestycje i te nowe linie CPK to będą raczej linie o charakterze pasażerskim, choć oczywiście też możliwe do jakiegoś ograniczonego wykorzystania towarowego, ale przede wszystkim zwolnią one przepustowość na tych tzw. starych liniach do wykorzystania do transportu towarowego. To, że mamy w Polsce osiemdziesiąt kilka procent transportu kołowego i to, że średnio pociąg towarowy jedzie dwadzieścia kilka km/h, znaczy osiemdziesiąt parę procent mamy, bo pociąg towarowy tak jedzie, więc... W wielu przypadkach jest to absolutnie nieopłacalne, żeby korzystać z transportu szynowego. Z kolei tak wolno jedzie nie dlatego, że tak wolno jedzie, tylko dlatego, że głównie to stoi, czekając na przepustowość na torach. Na tych głównych liniach, np. na linii Warszawa-Trójmiasto, którą również odbywa się transport do i z polskich portów morskich, w ciągu dnia, kiedy w trakcie co godzinę jedzie pociąg pendolino, nie ma możliwości, żeby wolniejszy pociąg towarowy się zmieścił w tym okienku między jednym a drugim przejazdem, nie mówiąc o tym, że nie tylko pendolino, ale również cały szereg innych pociągów innych klas po tej linii jeździ.

W częściowym wymiarze rozwiązaniem tego problemu portów trójmiejskich jest oczywiście proces inwestycyjny modernizacji linii 201, czyli dawnej magistrali węglowej, która uruchomi drugą alternatywną trasę dojazdu do węzła Trójmiasta, ale docelowo nasza szprycha to będzie szprycha 3 i na niej się będzie koncentrować główny ruch pasażerski. Dzięki temu przepustowość na tych dwóch pozostałych będzie uwolniona, a nawet wielokrotnie więcej... Już sam wzrost gospodarczy powoduje, że znacznie więcej tych towarów będzie przewożone, a jeżeli wzrost gospodarczy pomnożymy razy zwiększenie udziału w przewozach, to mamy wykładniczy wzrost tej masy towarowej, którą będziemy musieli obsłużyć. Już nie wspominając o tym, że przecież leżymy na najkrótszej drodze jedwabnego szlaku, na najkrótszej drodze do Europy – na tym, co miłośnicy geopolityki zwykli nazywać pomostem bałtycko-czarnomorskim. Tu dodatkowo są ogromne szanse dla naszego kraju wynikające z tego, żeby ten strumień towarów, który coraz częściej drogą lądową między Dalekim Wschodem a Europą będzie podążał, żeby podążał przez nasz teren. Żeby z tego wszystkiego skorzystać, potrzebujemy nowej infrastruktury kolejowej i potrzebujemy ją wybudować. My planujemy w ciągu najbliższych kilku miesięcy opracować taki kompleksowy raport efektu oddziaływania na środowisko w wyniku realizacji inwestycji CPK. Taki skierowany do ludzi, bo w wymiarze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko to już mamy raport wykonany, ale to są takie specjalistyczne opracowania, niestrawne dla zwykłego odbiorcy. Pokażemy, że to tak naprawdę jest program, który będzie z wielką korzyścią dla środowiska.

Wreszcie ostatni element. Są takie trendy, żeby ograniczać przeloty, żeby obciążać różnymi opłatami paliwo lotnicze. Biznes lotniczy jest takim, można powiedzieć, chłopcem do bicia w wymiarze transportowym. Ale co wtedy będzie najbardziej ulegało ograniczeniu? Loty bardzo krótkodystansowe. Samolot zasadniczo głównie spala i głównie emituje CO₂, kiedy startuje i kiedy ląduje. I na tych najkrótszych liniach, na tych najkrótszych połączeniach... To pewnie będą te, które będą podlegały największej presji. We Francji np. już teraz podjęto decyzję, że poniżej pewnej odległości zakazane są loty trasowe, bo oni właśnie mają TGV. I tu również w wyniku realizacji programu inwestycyjnego CPK będziemy gotowi. Nie ma takich planów po stronie polskiego rządu, żeby jakoś te loty ograniczać, ale różne trendy – zwłaszcza w Unii Europejskiej – mogą powodować, że będzie takie ciśnienie, jakby co będziemy na to gotowi. Proszę zwrócić też uwagę, że gdyby takie loty miałyby być wycięte, to jeśli nie będziemy mieli hubu, toby się w pewnym momencie mogło okazać, że prawie w ogóle nie mamy lotów z Polski i do Polski, że trzeba pociągiem dojechać np. do Monachium, Frankfurtu czy Amsterdamu, by gdzieś stamtąd latać. To już chyba dalsza przyszłość, ale też musimy być świadomi tej przyszłości.

Jeżeli chodzi o przyszłość mniejszych lotnisk, to ja osobiście uważam, że budowa CPK jest dla nich dosyć neutralna, ponieważ budowa CPK przyniesie przede wszystkim dodatkowy segment rynku lotniczego, właśnie te loty hubowe, loty międzykontynentalne, których w Polsce do tej pory nie mamy. To, że ten segment przybędzie, to przecież nie znaczy, że znikną z rynku inne segmenty, właśnie wspomniane tu loty czarterowe, loty *point to point* po Europie. Jest rzeczą oczywistą, że jeżeli ktoś, dajmy na to, pracuje w Anglii, wyemigrował i chce na święta wrócić do rodziny do Wrocławia czy do Gdańska, to będzie wybierał połączenia do Wrocławia lub do Gdańska, a nie gdzieś do śródowej Polski. Podobnie, jeżeli touroperator sprzeda 150 wycieczek do Grecji z Krakowa i okolic, to wyczarteruje samolot gdzieś z Krakowa, a nie z CPK. I te segmenty rynku...

Są dwa segmenty, które mogą trochę ucierpieć. Pierwszy segment to są loty krajowe na bardzo krótkich dystansach, które pewnie z czasem zaczną być obsługiwane przez pociąg. Ale, tak jak mówię, chociażby z powodów środowiskowych i tak będzie na to ciśnienie, i raczej dobrze, żebyśmy byli na to gotowi. Te loty to jest kilkanaście procent rynku lotniczego w Polsce, to nie jest żadna katastrofa. To nie jest też tak, że one zupełnie znikną, to też zależy z jakiego lotniska. Z lotniska w Rzeszowie czy z lotniska w Szczecinie nie znikną, one jeszcze tam bardzo długo będą, bo są one najdalej oddalone i tam efektywność transportu innych środków transportu jest mniejsza.

Drugi ewentualnie element to są loty fiderowe do hubów, właśnie Frankfurt, Monachium, Amsterdam. Będziemy mieli swój hub u siebie. Ale tu już w ogóle nie będę nad

tym płakał, że cały segment rynku... Że wywożenie pasażera z Polski po to, żeby był rynkiem gdzieś indziej, nie będzie miało miejsca, bo ten rynek będzie w Polsce. Tu będą pożytki, zyski i znaczącą część z tego obsłuży też narodowy przewoźnik, co dodatkowo... Kolejna marża, która u nas zostanie.

Natomiast musimy sobie to powiedzieć, że generalnie mamy w Polsce dużo lotnisk regionalnych i część z nich jest w trudnej sytuacji. I są takie, które nigdy, jak do tej pory, nie zanotowały zysku od czasu, jak istnieją. Więc mogę powiedzieć, że pewnie będą takie lotniska regionalne w Polsce, które będą miały problemy albo które stale mają problemy. Natomiast to nie jest wina CPK. Nie ma CPK, a one i tak problemy mają, więc... Wspomnę przy tej okazji o trzech lotniskach, były negocjacje z Komisją Europejską pomocy publicznej w związku z COVID-em i takie warunki nam Komisja narzuciła, że to ma dotyczyć tego okresu, kiedy był całkowity, administracyjny zakaz lotów. Porównujemy wynik operacyjny lotniska z tego okresu z analogicznym okresem sprzed roku i pokrywamy różnicę. No to tę większą stratę albo zakaz... Natomiast trzy lotniska w Polsce, okazało się, że polepszyły swój wynik finansowy przy całkowitym zakazie lotów, że działając i obsługując loty, notowały większą stratę operacyjną, niż jak były zamknięte. No i to pokazuje biznesowy sens działania różnych lotnisk. Powiem tak, jeśli jakiś samorząd, bo zazwyczaj to są samorządowe...

Głos z sali:

Jeszcze teraz jakie?

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Na przykład w Łodzi, to mogę powiedzieć... I dwa dalsze nie jestem tak na 100% pewien, z pamięci, to ich nie pokrzywdzę tutaj.

Natomiast, jeżeli jakiś samorząd uznaje, że w jego interesie jest to, żeby w danym regionie, w danym mieście działało lotnisko, bo to przynosi korzyści regionowi, to niech to lotnisko ma, niech utrzymuje, mimo że ono jest czysto biznesowo nieopłacalne jako samo lotnisko, jako sam biznes. Jeżeli chce, to może dokładać. Myślę, że tu by trzeba przypadek po przypadku omawiać, jaką to ma sensowność. Czasami ma, a czasami moim zdaniem nie ma. Czasami mogę się dziwić mieszkańcom tego czy innego województwa, że np. w demokratycznych wyborach decydują o tym, że – takie decyzje są podejmowane – nie ma pieniędzy, żeby dofinansować linię PKS, którą codziennie dojeżdżają do pracy czy do szkoły, a jest, żeby dofinansować Ryanairowi podróże, z których skorzystają raz na rok albo i nie skorzystają. Ale to są już, tak jak mówię, decyzje każdego z właścicieli, a w przypadku przytłaczającej większości lotnisk regionalnych w Polsce właścicielem jest ten czy inny samorząd lub przynajmniej dominującym właścicielem.

Ryanair. Znaczy pan O'Leary, właściciel Ryanaira, w ogóle ma taki model biznesowy, że raz na jakiś czas musi powiedzieć jakąś głupotę, o której będzie głośno w mediach i ma darmową reklamę. Przypominam, że swego czasu mówił, że np. wprowadzi miejsca stojące w samolotach. Wspominał o tym, że piloci Ryanaira mają takie przykazywanie, że jak pasażerowie za mało alkoholu zamawiają, to trzeba zasymulować turbulencje, to się wtedy przestraszą i będą więcej alkoholu zamawiali. Nie wspominając już o – przepraszam, ale tu sami dorośli na sali – tym, jak zdefiniował misję Ryanaira. Otóż powiedział, że misją Ryanaira jest dbanie o pokój w Europie, a odbywa się to tym sposobem, że ludzie z różnych krajów, różnych narodowości dzięki Ryanairowi mogą spotykać się na plażach w Hiszpanii i ze sobą kopulować. Dzięki temu pokój w całej Europie panuje. To są przykłady wypowiedzi pana O'Leary, więc ja bym ich tak zbyt poważnie nie traktował. Natomiast jest w tym szaleństwie metoda, czy jest jakieś ziarno prawdy.

Ten model, który mamy obecnie w Polsce, właśnie taki skrajnie rozproszony bez hubu jest modelem dysfunkcyjnym z punktu widzenia interesu Polski. Natomiast są firmy, które w nim dobrze funkcjonują. Z takiego właśnie modelu czerpią pożytki, zarabiają i jedną z tych firm jest Ryanair, więc raczej pewnie im nie odpowiada zmiana tego modelu. Jestem przekonany, że ani nie zginie Ryanair, ani się z Polski nie wycofa. Ale pewnie trochę mniejsze marże, mniejszy udział w rynku będzie miał, mniej będzie pożytków czerpał, więc co się dziwić, że nie tryska entuzjazmem wobec takiej zmiany.

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, państwo posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, ja mam kilka bardzo konkretnych pytań do pana ministra. Rozpocznę od... Głównie mieliśmy rozmawiać o kolei, więc rozpocznę od pytania: W jaki sposób pan minister przewiduje konsultacje dotyczące przebiegu linii kolejowych? Dlatego że, jak pamiętam, w wielu miejscach pojawiały się warianty tych rozwiązań... I jak pan planuje możliwość włączenia samorządów regionalnych i lokalnych w te konsultacje? Dlatego że ta budowa 1800 km nowych linii kolejowych będzie kluczowa do planowania przestrzeni na tych obszarach. To pytanie pierwsze.

Ponieważ przedstawił pan ten harmonogram, z którego wynika, że 1800 km powstanie do 2035 r., co wydaje się planem rzeczywiście ambitnym... Tak trochę porównując... Według modelu chińskiego, bo to Chińczycy tak budują i nie traktują tego negatywnie, tylko stwierdzam pewien fakt, oni rzeczywiście tak budują. Jak to potem się przekłada na trwałość tych projektów? Przedstawił pan informację, że ta pierwsza linia to będzie linia do Wrocławia. Czy państwo macie jakiś harmonogram kolejnych przedsięwzięć, czy macie to jakoś poukładane? To jest drugie pytanie.

Trzecie: Co z tymi liniami, które już teraz funkcjonują, a ich funkcja się zmieni, dlatego że te nowe linie będą w jakiś sposób odciążały te istniejące dzisiaj? Czy państwo macie taki wykaz linii kolejowych, które będą zamykane albo będą zmieniały swoje funkcje? Dla nas z punktu widzenia samorządów to też jest kluczowa informacja, pytanie, na ile będzie można potem tę infrastrukturę wykorzystać do innych celów. Chodzi o to, żebyśmy o tym wiedzieli, jak najszybciej. Czy macie państwo jakąś informację o tego typu liniach, które będą traciły funkcje?

Pytanie czwarte wynika z tego, że pan przedstawił taki model gwiazdzysty... W związku z tym pytanie: Co z połączeniami kolejowymi między tymi końcowymi węzłami, które będą kończyły się na granicach? Klasyczny przykład: Gdańsk–Szczecin chociażby, to połączenie pomiędzy końcówkami tego gwiazdzystego systemu... Czy te połączenia będą miały szansę na to, żeby być modernizowane? Bo one są potrzebne przy założeniu, że gros środków będzie na ten system gwiazdzysty. To pytanie czwarte.

Piąte: Czy państwo konsultujecie to z innymi państwami, szczególnie wtedy, kiedy te nowe linie, będą, że tak powiem, kończyły się na granicach i będą się gdzieś włączały w system europejski. Czy prowadziliście państwo te konsultacje w tej kwestii?

I teraz pytanie o lotnisko, bo tu pani poseł słusznie pytała o przyszłość mniejszych lotnisk, ale pan minister powiedział takie zdanie, które utkwiło mi w pamięci, że państwo macie plan co do tych innych pozostałych lotnisk, które funkcjonują w Polsce. No w Polsce tych lotnisk jest prawie chyba 150, jeśli dobrze pamiętam, łącznie z tymi wojskowymi, cywilnymi, natomiast my byśmy bardzo chcieli wiedzieć, jak to będzie wyglądało, tak że w kontekście naszej polityki inwestycyjnej w stosunku do tych lotnisk.

Rzeczywiście ten wskaźnik, milion pasażerów, to jest taki wskaźnik dosyć powszechnie używany jako wskaźnik potencjalnej efektywności. Chcielibyśmy wiedzieć, czy w kontekście tego, co życzy sobie Komisja Europejska i co dosyć mocno artykułuje, zamiany transportu – takiego wewnętrznego, krajowego, między lotniskami – na transport kolejowy, jak państwo widzicie połączenia, czy Kraków–Szczecin, Kraków–Gdańsk czy też Rzeszów–Szczecin, Katowice–Gdańsk chociażby... To jest jeden model, drugi model to jest Kraków–Warszawa. Specjalnie wywołuje to połączenie, dlatego że pan minister mówił o tym, że ten krótki dystans ma być wygaszany. Czy Katowice–Warszawa to jest już ten krótki dystans i co z przyszłością takich lotnisk jak Szymanów czy Cigacice?

Zadam pytanie i to nie jest pytanie bynajmniej pod adresem pana ministra uszczypliwe: Co z Nową Gdynią? Bo tu pojawia się też kwestia nowego lotniska... Jak państwo będziecie podchodzili do tego typu pomysłów? Bo rozumiem, że przy okazji CPK musimy rozmawiać o przyszłości także innych lotnisk.

Na koniec pytanie, które, być może, pana ministra zaskoczy, ale ja je zadaje świadomie. Czy państwo przewidujecie możliwość wsparcia obszaru funkcjonalnego Bełchatowa, obszaru, który będzie tracił swoje funkcje, a który leży bardzo blisko tego obszaru CPK i moim zdaniem oddziaływanie CPK będzie duże? Czy państwo prowadzicie rozmowy w ramach rządu na temat tego, aby próbować, z dużym wyprzedzeniem, budować nową alternatywę dla tego obszaru? Jeżeli będzie węgiel brunatny wygaszany i czy tu CPK nie mógłby być jakąś formą – czyli to wszystko, co się wokół CPK będzie działo – jakimś sposobem na to, żeby znaleźć nowy pomysł na życie dla tego obszaru?

Mam prośbę o tę prezentację, bo myślę, że będzie duże zainteresowanie ze strony środowisk samorządowych, tak że gdybyśmy mogli ją otrzymać, to będę bardzo wdzięczny. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Bardzo dziękuję. Odpowiadając po kolei, jeżeli chodzi o konsultacje z samorządami, to tak oczywiście one już teraz trwają. Trwały, trwają i będą trwały wielopoziomowo, czyli po pierwsze, jeszcze przed strategicznym studium lokalizacyjnym były takie strategiczne konsultacje regionalne w każdym województwie, w tym brał udział samorząd wojewódzki, ale to były takie zupełnie wstępne koncepcje. Potem powstało Strategiczne Studium Lokalizacyjne CPK, czyli właśnie nowy system transportowy kraju, rozrysowany wielowariantowo. Na tym etapie zasadniczo konsultowane są korytarze transportowe, ale my pokazaliśmy też warianty przebiegu, właśnie po to, żeby zebrać już pewne uwagi, opinie, aby wychwycić te miejsca najbardziej problemowe.

Jak przy każdej inwestycji, to też samorządowcy wiedzą, inna sprawa jest taka, że nie ma przebiegu, który by nie budził w ogóle jakiś... Tam, gdzie jest planowana inwestycja, tam są protesty, że jest, a tam, gdzie nie ma, to są protesty, że nie ma, bo też by chcieli. Ale trwają, i to na poziomie SSL. Tu również samorządy jak najbardziej różne swoje uwagi zgłaszały i nawet część z tych uwag oczywiście została uwzględniona, choć trzeba przyznać, że przytłaczająca większość z tych uwag dotyczyła konkretnego przebiegu, a nie korytarza, czyli nie to, co jest na poziomie SSL. One zostały zaewidencjonowane, popaczkowane i teraz na tym etapie, który teraz trwa, czyli STEŚ, studiów techniczno-ekonomiczno-środowiskowych już dla dokładnego odcinka, czyli studium, które służy wyborowi wariantu inwestorskiego, dla każdego takiego studium jest też wybrana firma, która się w tym specjalizuje i ona to robi... one się spotykają. Nawet „spotykają” to mało powiedziane, w niektórych przypadkach jest to taka wspólna, wielomiesięczna praca nad tymi wariantami, przebiegami. Choć oczywiście też ona wygląda różnie. Już bez tytułów...

Mamy miasto, które chce, żeby linia szła przez miasto i gminę obwarzankową, która by chciała, żeby linia ominęła to miasto i tam powstał nowy ośrodek aktywizacji gospodarczej wokół jakiejś nowej stacji, więc oczywiście tego rodzaju problemy są i pewnie się wszystkich albo nawet połowy zaspokoić nie da, ale jak najbardziej te konsultacje i te spotkania trwają. W tym wymiarze np. ustawa o usprawnieniu procesu inwestycyjnego czy ustawa o zmianie tych zasad wywłaszczeń też po zakończeniu konsultacji międzyresortowych trafi na KWriST swoją drogą. To wiadoma sprawa. Potem po STEŚ wykonsultowany, wydyskutowany będzie wariant inwestorski przebiegu, który będzie podlegał postępowaniu o decyzję środowiskową, gdzie oczywiście znów samorządy mogą występować jako strony i składać różnego rodzaju uwagi.

Nie zgodzę się jednak, że tempo budowy jest chińskie. Chińczycy w 2007 r. oddali pierwszą linię kolejową kolei dużych prędkości. Obecnie mają 35 tys. km działających linii, co stanowi 70% wszystkich linii kolei dużych prędkości na świecie. Powiedziałbym, takie tempo hiszpańskie. Hiszpanie w pewnym momencie zbudowali całkiem spory, zresztą w naszej opinii lekko przeskalowany, bo tam ponad 3 tys. km kolei dużych prędkości w Hiszpanii... Patrząc na zainteresowanie pasażerów, nie wszystkie z nich znajdują – być może z perspektywy czasu – swoje uzasadnienie.

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Panie ministrze, czy mogę wtrącić jedno zdanie? Mamy 10 minut, przepraszam najmocniej, nawet może 5–7 minut, dobrze?

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Dobrze. Co do pozostałych linii, to nie planujemy zamykania żadnych linii. W Polsce generalnie bardzo brakuje połączeń kolejowych i linii kolejowych. Chyba nie udało nam się znaleźć żadnego połączenia, które nawet w perspektywie wybudowania tych połączeń CPK stałoby się zbędne czy niepotrzebne.

Jeżeli chodzi o ich charakter, to też charakter jest jednak sprawą troszeczkę umowną wynikającą z parametrów. Natomiast to jest tak, że to jest infrastruktura publiczna, różni przewoźnicy mogą – coraz bardziej ten rynek jest uwalniany zresztą – w kolejnych dyrektywach unijnych aplikować, rezerwować sobie te linie pod swoje przewozy i tak będzie. Te linie CPK oczywiście siłą rzeczy, ponieważ to są linie dużych prędkości, to będą linie o dominacji ruchu pasażerskiego i raczej poza jakimiś specyficznymi przypadkami ruch towarowy nie będzie na nich jakoś szczególnie obfity. Ruch towarowy jest jednak ze swej istoty wolniejszy i nie wiem, czy gdzieś na świecie są pociągi towarowe jadące 250 km/h, ale w każdym razie na pewno nie u nas. U nas to trzeba przez 10 podzielić. Natomiast nie, pod tym względem raczej przewidujemy i to nie tak sobie przewidujemy, ale też chociażby model ruchu... Różne analizy wskazują, że generalnie ruch kolejowy w Polsce znacząco wzrośnie, tak że i te nowe linie, i te linie stare też będą obłożone. I raczej to, co obecnie jest, to, że już by wzrósł i już są takie potrzeby... Tylko że nie może, bo tej infrastruktury brakuje.

Co do tych innych połączeń... Z tej analizy połączeń obwodowych... Na tej mapie, tu zestawilem taką mapę, z której można trochę wnioskować o kolejności. Nie mamy tego rok po roku, ale to jest tak mniej więcej w środku. Możemy tu zobaczyć, które np. będą pierwsze – tu jest ten etap na zielono zaznaczony, drugi etap na żółto, trzeci etap na niebiesko. Tak z grubsza rzecz biorąc, widać w tym momencie. Natomiast te takie linie w stylu Szczecin–Gdańsk... CPK absolutnie nie wyczerpuje inwestycji kolejowych w Polsce. Mamy teraz trwający już program kolejowy, będzie pewnie kolejny, poza CPK, i różne inne linie też będą budowane... Patrząc na to, jaki jest nasz kraj, jaki ma kształt, to ten układ piasta i szprychy jest optymalny i przy dominujących potokach... one gdzieś tam albo do centralnej Polski, do Warszawy, albo przez centralną Polskę przebiegają, więc to są te linie zasadniczo najbardziej potrzebne i najbardziej dające koszt, efekt w postaci zwiększonych przewozów.

Z innymi państwami oczywiście, jak najbardziej... w tym momencie trwają prace na STEŚ, na dwóch, które, proszę zwrócić uwagę, prowadzą do granicy. To jest ten przy Jastrzębiu-Zdroju i to jest ten odcinek przez Wałbrzych. Tam jak najbardziej ze stroną czeską współpracujemy. To są zresztą często tak samo jak „Y” połączenia w ramach sieci TEN-T, to jest realizacja naszych zobowiązań do...

Głos z sali:

Muszyna...

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Muszyna to nie nasz odcinek akurat, to PKP PLK, więc nie mogę się tak bardzo w szczegółach wypowiedzieć, bo to nie CPK akurat się tym odcinkiem zajmuje. Tam, gdzie się zajmuje, to jak najbardziej... nawet niedawno się z ministrem Sechterem się spotykałem i tam różne sprawy z tym związane omawialiśmy.

Co z pozostałymi lotniskami? No tak jak próbowałem już odpowiedzieć, to szanowni państwo, są lotniska w przytłaczającej części samorządowe. Na pewno ze strony rządu nie będzie żadnych ruchów, żeby je jakoś krzywdzić czy im coś zabierać, czy jakoś dodatkowo je obciążać w jakiś sposób. Natomiast to też musimy sobie powiedzieć, że w ramach rozwoju tego rozproszonego modelu infrastruktury lotniczej do pewnego momentu przyjmowano różne mechanizmy mniej lub bardziej ukrytego dotowania czy upośledzania lotniska Chopina kosztem tych lotnisk, dokładania do nich, krótko mówiąc. No i tu już raczej takich planów nie ma, żeby tak lekką ręką dokładać. Tu oczywiście już byśmy musieli lotnisko po lotnisku omówić, bo są takie lotniska, dla których pewnie i takiej potrzeby nie ma i nie będzie, bo sobie znakomicie radzą np. Gdańsk, Katowice. Są takie lotniska, gdzie będzie podtrzymane zaangażowanie, nawet dokapitalizowanie, np. mówimy tutaj o Szczecinie, gdzie jest plan inwestycyjny, jest umowa i PPL jak naj-

bardziej będzie ją realizował. Zresztą Szczecin i Rzeszów, gdzie też PPL to realizuje, wpisują się jako lotniska dowozowe do CPK, jako te lotniska obsługujące najbardziej geograficznie oddalone tereny. Są takie lotniska, które z punktu widzenia, powiedzmy, mojego jako „właściciela”, w ogromnym cudzysłowie, CPK czy PPL nie mają te przeciętne firmy – czy w przyszłości grupy CPK, wśród której PPL – nie mają jakiegoś interesu, żeby do nich dokładać. Ale, tak jak mówię, szkodzić w niczym nie będą. Jeżeli lokalny samorząd będzie chciał utrzymywać nawet lotnisko w Łodzi, to ma do tego prawo. Kiedyś między Łodzią a Warszawą były nawet połączenia lotnicze. Potem wybudowano autostradę i stało się to, powiedzmy, mniej sensowne, ale jak tam będzie jakiś pomysł, jakaś chęć, jakaś wola lokalnego samorządu, żeby znaleźć jakąś niszę, jakiś rodzaj usług...

Co z lotniskiem w Gdyni? Muszę powiedzieć, że mam ogromną satysfakcję, taką może niską, że 15 lat temu jako radny miasta Gdyni protestowałem przeciwko tej inwestycji i teraz, kiedy poznałem od podszewki rynek lotniczy, różne z nim związane uwarunkowania, to stwierdzam, że miałem rację. To lotnisko jako konkurencyjne lotnisko obsługujące duży ruch pasażerski, liniowy nie ma, nie miało – i potwierdziła to Komisja Europejska swoją decyzją – raczej nie będzie miało racji bytu. Natomiast tam, o ile kojarzę samorząd Kossakowa chce je przejąć i takie małe lotnisko w kierunku *General Aviation*... Być może tak. Tutaj też oferujemy pełną pomoc, jeśli tylko samorząd ma jakiś swój pomysł na takie lotnisko.

No i tu właśnie... Bo 150 lotnisk, ale powiedzmy, mamy 14–15, zależy, jak liczyć, w budowie lotnisk obsługujących ruch liniowy, pasażerski, tych takich lotnisk publicznych. Pozostałe to jednak jest specyfika, to już takie aerokluby, *General Aviation* to już jest zupełnie inny rynek. Jedyne, co mogę, co do tego rynku powiedzieć, że mamy pewien problem, który nam teraz wyszedł przy aktualizacji planu skuteczności działania PAŻP, to znaczy loty VFR, czyli loty, które zupełnie nie partycypują w kosztach utrzymania przestrzeni powietrznej, a na niektórych lotniskach to jest 80% ruchu, a kontroli przestrzeni wymagają takiej samej. Bo czy to jest awionetka, czy duży samolot, to się nie może w powietrzu zderzyć tak samo. Więc być może, przyszłościowo – nie zrobimy tego teraz, bo teraz jest ten wzrost opłat nawigacyjnych i jest w związku z tym poruszenie i tak szybko tego nie zrobimy – ale być może w przyszłości musimy się zastanowić, żeby choć odrobinę te loty VFR się dorzuciły do kosztów kontroli przestrzeni powietrznej. Dzięki temu będzie można nieco ulżyć tym dużym lotom komercyjnym, z których przecież lotniska się utrzymują.

Co do obszaru funkcjonalnego Bełchatowa to muszę zgłosić nieprzygotowanie. Zupełnie akurat mi się to na radarze nie wyświetliło. Widzimy się nieraz, to może uda mi się jakoś wrócić do tego tematu, zaciągnąć informacji... Mogę powiedzieć tyle, że w perspektywie CPK nam się jak do tej pory Bełchatów nie wyświetlił. Jest jednakże poza tym obszarem, który definiujemy jako region CPK, bo to jest region, z grubsza rzecz biorąc, między Warszawą a Łodzią. Czyli tam, powiedzmy, na zachód najdalej to jest Łowicz.

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Panie ministrze, myślę, że naprawdę było to posiedzenie bardzo pouczające. Pan minister w sposób niezwykle wyczerpujący przedstawił nam tę ambitną inwestycję. Tylko jedno słowo powiem. Myślę, że dla tych portów regionalnych większe zagrożenie stanowi chyba pakiet Fit for 55 niż tutaj konkurencja w postaci CPK.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Ja bym powiedział, że w ogóle dla Polski stanowi zagrożenie.

Przewodnicząca poseł Anna Kwiecień (PiS):

Tak, więc taka jest prawda. Panie ministrze, jeszcze raz bardzo dziękuję. Dziękuję państwu, że przyszliście, bardzo dziękuję sekretariatowi Komisji. Wiem, że państwo się już bardzo spieszyacie na kolejną Komisję, właściwie wszyscy razem.

Uznaję, proszę państwa, podkomisję za zamkniętą. Dziękuję bardzo.