



SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ  
POLSKIEJ

X kadencja

# Zapis stenograficzny

z posiedzenia  
Komisji Gospodarki Narodowej  
i Innowacyjności (122.)

4 października 2022 r.

Porządek obrad:

1. Centralny Port Komunikacyjny – klucz do bezpieczeństwa i rozwoju Polski.

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 08)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodnicząca  
Maria Koc)

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Witam państwa bardzo serdecznie na posiedzeniu seminaryjnym senackiej Komisji Gospodarki Narodowej i Innowacyjności.

Witam bardzo serdecznie pana marszałka Marka Pęka – witam, Panie Marszałku. Witam wszystkich państwa senatorów. Wielu z państwa senatorów połączyło się z nami zdalnie – witam państwa bardzo serdecznie.

Witam bardzo serdecznie naszych gości. Jest dzisiaj z nami pan Marcin Horała, sekretarz stanu, pełnomocnik rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego – witam bardzo serdecznie, Panie Ministrze. Witam pana Mikołaja Wilda, prezesa zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego, oraz pana wiceprezesa Radosława Kantaka – witam panów. Witam również prezesa przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze”, pana Stanisława Wojterę – witam serdecznie. Jest dzisiaj z nami prezes zarządu Kraków Airport, Radosław Włoszek – witam pana prezesa. Witam również pracowników Centralnego Portu Komunikacyjnego, współpracowników pana prezesa Mikołaja Wilda. Witam, Szanowni Państwo, wszystkich państwa prelegentów, którzy będą występować w trakcie naszego posiedzenia seminaryjnego.

Szanowni Państwo, temat dzisiejszego posiedzenia brzmi: Centralny Port Komunikacyjny – klucz do bezpieczeństwa i rozwoju Polski.

Od kilku już lat toczy się w Polsce dyskusja na temat budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego jako inwestycji, dużej cywilizacyjnej inwestycji, która jest szansą na szybki rozwój Polski,

która będzie impulsem dla rozwoju Polski. Centralny Port Komunikacyjny to węzeł komunikacyjny, transportowy, który będzie integrował infrastrukturę lotniczą, kolejową i drogową. Infrastruktura lotnicza... W ramach niej powstanie jeden z najnowocześniejszych w Europie portów lotniczych, port lotniczy „Solidarność”, który powstanie na terenie gminy Baranów, mniej więcej w połowie drogi między Łodzią a Warszawą, w Stanisławowie. Powstanie też sieć linii kolejowych i dróg, która skomunikuje najdalej oddalone od centrum Polski regiony i miasta tak, aby mieszkańcy tychże miast, tychże regionów mogli w szybki i bezpieczny sposób, jak najszybciej dotrzeć do centrum Polski, do tego wielkiego centrum przesiadkowego, jakim będzie CPK.

Szanowni Państwo, jako Komisja Gospodarki Narodowej i Innowacyjności postanowiliśmy zająć się tym tematem, bo Centralny Port Komunikacyjny jako projekt cywilizacyjny będzie miał również wpływ na rozwój gospodarki, na jej konkurencyjność. W ramach tych wszystkich inwestycji, jakie będą podjęte przy budowie, tworzeniu Centralnego Portu Komunikacyjnego, powstanie na przestrzeni najbliższych lat 300 tysięcy nowych miejsc pracy, wzrośnie oczywiście polski PKB, wzrośnie konkurencyjność naszego kraju. Bo Centralny Port Komunikacyjny jest szansą na wykorzystanie strategicznego, centralnego położenia Polski w Europie Środkowo-Wschodniej. Dzięki temu CPK stanie się także hubem przesiadkowym dla krajów Europy Środkowo-Wschodniej, dla krajów inicjatywy Trójmorza. Centralny Port Komunikacyjny będzie miał również ogromne znaczenie dla naszego bezpieczeństwa. O tym również będziemy rozmawiać dzisiaj w trakcie posiedzenia seminaryjnego naszej komisji.

Szanowni Państwo, w tym momencie chciałbym poprosić o zabranie głosu pana marszałka

Marka Pęka. I pragnę poprosić pana marszałka o otwarcie naszej konferencji.

SENATOR  
MAREK PĘK

Szanowni Państwo, cieszę się, że to już kolejna konferencja organizowana przez Komisję Gospodarki Narodowej i Innowacyjności, konferencja o jednym z najważniejszych projektów realizowanych przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, konferencja, która jest także odpowiedzią na konferencję zorganizowaną w maju przez pana wicemarszałka Kamińskiego, przez większość senacką. Tamta konferencja odbywała się pod tytułem „CPK: dla Polaków czy przeciw Polakom? Koszty i zagrożenia megaprojektu”. A więc wyraźnie widać tutaj postawioną z góry tezę, tezę oczywiście negatywną – że CPK to projekt nieopłacalny, przejaw jakiejś megalomanii. My będziemy takie tezy tutaj odkłamywać. Mam nadzieję, że zrównoważymy ten przekaz, że przedstawimy w sposób obiektywny tę wielką, nowoczesną inwestycję, inwestycję, która z mojego punktu widzenia jako senatora Prawa i Sprawiedliwości jest ogromną szansą dla rozwoju Polski i nie jest przejawem megalomanii, ale raczej zaprzeczeniem wieloletniej mikromanii polskich elit politycznych, gospodarczych. My jako 40-milionowe państwo mamy ambicje, mamy cele i mamy prawo realizować projekty bardzo ambitne, które przybliżają nas do najnowocześniejszych państw, najnowocześniejszych gospodarek Europy.

Licząc na to, że w tej dyskusji wezmą również udział senatorowie większości. Tu pragnę przypomnieć, że poprzednia konferencja odbyła się w taki oto sposób, że nie został zaproszony na nią żaden przedstawiciel rządu. W takiej sytuacji nie można mówić o wymianie poglądów, o obiektywizmie. To była po prostu jednostronna, tendencyjna rozmowa. Podobna sytuacja miała miejsce w Senacie, jeśli chodzi chociażby o fuzję Orlenu i Lotosu. Wtedy również zorganizowaliśmy konferencję, która ten totalny negatywny przekaz dotyczący tamtej inwestycji zrównoważyła.

Życzę zatem państwu owocnych obrad. Myślę, że ta konferencja przyczyni się do tego, ażeby pokazać prawdziwe cele, uczciwie przekazać informację o tym bardzo ambitnym projekcie. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC

Bardzo dziękuję, Panie Marszałku.

O zabranie głosu poproszę pana ministra Marcina Horałę, sekretarza stanu, pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

PEŁNOMOCNIK RZĄDU  
DO SPRAW CENTRALNEGO PORTU  
KOMUNIKACYJNEGO DLA RP  
MARCIN HORAŁA

Pani Marszałek! Panie Marszałku! Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Bardzo dziękuję za zaproszenie. Faktycznie do tej pory te senackie konferencje na temat CPK były ze strony senatorów opozycyjnych organizowane w takiej formule, żeby przypadkiem jakieś fakty nie zaburzyły im z góry powziętych tez. Stąd cieszymy się, że mamy możliwość przedstawić fakty.

Debata publiczna na temat CPK zaśmieszona jest różnymi wypowiedziami, które, po pierwsze, są fałszywe. Po drugie, ich źródłem są określone grupy interesu, np. biznes prawniczy, który utrzymuje się z reprezentowania osób dochodzących odszkodowań – no, w jego interesie jest przestraszyć ludzi, że będzie ich jakaś krzywda spotykać z powodu wywłaszczeń, bo wtedy ludzie ci będą częściej korzystać z usług tegoż biznesu, żeby ich reprezentował w różnych sporach – czy konkurenci Polskich Linii Lotniczych LOT, konkurenci polskich lotnisk, którzy nie chcieliby, żeby jakiś fragment rynku polskiego, który obecnie przejęli, został przez te polskie podmioty odbity, odwojowany. Tak więc oczywiście będą inwestować w takie głosy w debacie, które są przeciwne projektowi CPK. Występuje w tej debacie cały szereg osób na prawach eksperta z co najmniej bardzo wątpliwymi do tego papierami, np. osoby, które były częścią ekip zarządzających Polskimi Liniami Lotniczymi LOT wtedy, kiedy zostały doprowadzone na skraj upadku, prawie likwidacji, bo było już do tego blisko. Tak że to znakomita sprawa, że można te wszystkie manipulacje, kłamstwa odkłamywać, że możemy dotrzeć do obywateli z rzetelną wiedzą.

Przygotowaliśmy blisko 20 głosów w dyskusji, blisko 20 tematów, blisko dwadzieścioro, bo płci różnej, ekspertów... Pani senator, osoba niezwykle miła i uprzejma... Ale ja ze swej strony wystąpię jednak z bardzo mocną prośbą, żeby prelegenci trzymali dyscyplinę czasową – 5 minut na wypowiedź. Jest tutaj sporo osób, tak że łatwo przemnożyć... Gdyby każdy mówił tylko o 2 minuty dłużej, to będzie już prawie godzina więcej. Horyzont czasowy mamy zakreślony i dobrze by było, żeby jeszcze jakiś czas na pytania, na głosy w dyskusji pozostał. Jesteśmy na posiedzeniu komisji, na którym wątek gospodarczy będzie oczywiście dominował, ale postaramy się również zaznaczyć wątek dotyczący bezpieczeństwa. Jest z nami pan gen. Dariusz Wroński, który ten temat poruszy. Będziemy też mówić o nadchodzącej nowej ustawie zmieniającej ustawę o gospodarce nieruchomościami. Ona została przyjęta przez Sejm i niedługo, na dniach właściwie, będzie procedowana przez Senat. To też dla państwa senatorów dobra okazja do tego, żeby do tej debaty się przygotować. No, cały szereg ważnych aspektów tego projektu...

Ja już w ramach tego wstępu nie będę zabierał więcej czasu. Z tego, co widzę, to będę miał jeszcze okazję podsumować nasze spotkanie, tak więc może wtedy poruszę jakieś wątki merytoryczne, które może zasługiwałyby na szersze omówienie. Jeszcze raz bardzo dziękuję za zaproszenie i czekam na bardzo merytoryczne – wreszcie – głosy w debacie. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze, za wprowadzenie do naszej debaty.

Szanowni Państwo, mamy tu dzisiaj wielu ekspertów, którzy będą przedstawiali różne aspekty budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. To rzeczywiście jest ok. 20 mówców. Tak że chciałabym poprzeć apel pana ministra o to, abyśmy trzymali się reżimu czasowego, ponieważ my jeszcze mamy dzisiaj po południu kilka posiedzeń Komisji Gospodarki Narodowej i Innowacyjności, na których będziemy pracować nad ustawami, które do nas trafiły przed jutrzejszym posiedzeniem plenarnym Senatu. Tak więc ustalamy czas wystąpienia na 5 minut, Szanowni Państwo.

Jako pierwszego poproszę o zabranie głosu pana Mikołaja Wilda, prezesa Centralnego Portu Komunikacyjnego. Pan prezes będzie mówił o perspektywach rozwoju krajowego rynku lotniczego.

Bardzo proszę, Panie Prezesie.

**PREZES ZARZĄDU  
CENTRALNEGO PORTU  
KOMUNIKACYJNEGO SP. Z O.O.  
MIKOŁAJ WILD**

Pani Marszałek! Panie Marszałku! Szanowni Państwo!

Poprosiłbym o wyświetlenie prezentacji...

Może zacząć już mówić. Jak zobaczycie państwo na pierwszym slajdzie, jak tylko uda się go... To, co rzuca się w oczy, gdy patrzymy na lotniczą mapę Europy Środkowo-Wschodniej, to brak większych lotnisk. Nie powinno nas to dziwić. Co do zasady rynek lotniczy jest ściśle powiązany ze wzrostem majątności, wzrostem PKB per capita. Innymi słowy, rynek lotniczy w tym bardzo dynamicznie rozwijającym się regionie będzie rozwijał się również w przyszłości w takim stopniu, co najmniej w takim stopniu, w jakim rozwijają się gospodarki tych krajów. I jeżeli ktoś twierdzi, że kraje, w szczególności Polska, będą się rozwijać, to jednocześnie zakłada, że będzie rozwijał się również rynek lotniczy. Sam niezakłócony, organiczny wzrost rynku lotniczego wystarcza do uzasadnienia sensu stworzenia Centralnego Portu Komunikacyjnego, sensu ekonomicznego. Dodatkowym atutem, który wyróżnia Polskę w tym zakresie, jest posiadanie przewoźnika sieciowego, tj. przewoźnika, który korzysta nie tylko z pasażerów ze swojego regionu, ale także zwozi pasażerów, tak aby obsłużyć różne kierunki, dla których inaczej brakowałoby wystarczającego popytu. Ten organiczny wzrost rynku lotniczego międzynarodowe stowarzyszenie przewoźników lotniczych IATA wyszacowało na 100 milionów pasażerów w naszym kraju w roku 2041.

Mamy tutaj... Jeśli mógłbym poprosić o przełączenie slajdu, chyba się zawiesiło... O, jest. To oczywiście zakłada, że rozwój następuje w sposób niezakłócony, tzn. nie występują ograniczenia dostępności infrastruktury. Tutaj trzeba z przykrością stwierdzić, że takim ograniczeniem jest ograniczenie lotniska Chopina,

największego portu lotniczego w Polsce. I to jest początkowa i wystarczająca przyczyna dla realizacji programu CPK. Co oznaczają te ograniczenia? Do 2050 r., jeżeli nie zostanie stworzona nowa infrastruktura – mówimy tutaj o Centralnym Porcie Komunikacyjnym – nie zostanie obsłużonych 850 milionów pasażerów, bo o tyle przekracza dostępną infrastrukturę, pojemność dostępnej infrastruktury zapotrzebowanie, jakie wygeneruje nasza gospodarka, z czego 455 milionów osób to pasażerowie transferowi, czyli pasażerowie, którzy przesiadają się na lotnisku hubowym. Te 850 milionów pasażerów, czyli nadwyżka, że tak powiem, liczba ponad dostępną infrastrukturę, oraz 455 milionów, czyli liczba pasażerów, która bezpowrotnie zostanie utracona, określają skalę wyzwania, jakim jest zapewnienie dodatkowej infrastruktury dla polskiego rynku lotniczego.

Sytuacja wygląda jeszcze wyraźniej na rynku cargo. Obecnie jedynie 16% polskiego cargo lotniczego jest obsługiwane przez polskie porty lotnicze. Co się dzieje z pozostałym cargo lotniczym? Pozostałe cargo lotnicze zasila zagraniczne porty lotnicze. Co do zasady odbywa się to w formule *Road Feeder Service*, to znaczy jest ono wywożone tirami do lotnisk położonych poza granicami Polski. Wsłuchując się w głosy rynku, międzynarodowe stowarzyszenie przewoźników lotniczych IATA prognozuje w wariantcie pesymistycznym pięciokrotny wzrost rynku cargo, jeżeli zostanie zapewniona konieczna infrastruktura, a w wariantcie bazowym osiągnięcie 1 miliona t cargo obsługiwanych przez Centralny Port Komunikacyjny w 2035 r. Bardzo dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Prezesie. Dziękuję bardzo.

Tak jak pan prezes powiedział, brak większych lotnisk w Europie Środkowo-Wschodniej powoduje, że... Jest to jedna z przyczyn, dla których Centralny Port Komunikacyjny ma szansę na szybki rozwój, na powodzenie.

Bardzo proszę teraz o zabranie głosu pana Rafała Milczarskiego, prezesa PLL LOT. Pan prezes będzie mówił o rynku lotniczym w Polsce i w Europie z punktu widzenia firmy, której przewodniczy.

Proszę bardzo.

*(Prezes Zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT Rafał Milczarski: Bardzo dziękuję...)*

Panie Prezesie, ustaliliśmy – przepraszam, pan przyszedł dopiero teraz – że wystąpienia trwają 5 minut z uwagi na wielu prelegentów.

*(Prezes Zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT Rafał Milczarski: Ojej...)*

*(Wesołość na sali)*

Przepraszam bardzo, ale muszę być sprawiedliwa wobec pozostałych państwa.

**PREZES ZARZĄDU  
POLSKICH LINII LOTNICZYCH LOT  
RAFAŁ MILCZARSKI**

Dobrze.

Ja przygotowałem prezentację. Rozumiem, że ona będzie się wyświetlać, jak będą ją... Reprezentuję Polską Grupę Lotniczą i Polskie Linie Lotnicze LOT.

Szanowni Państwo, CPK będzie hubem dla całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej – chcę to wszystkim nam uświadomić. Nasza rola jako linii lotniczej i nasza rola jako państwa w centralnej Europie, zwłaszcza w kontekście tego, co dzieje się dzisiaj w Ukrainie, jest absolutnie kluczowa. Jesteśmy naturalnym liderem, jeśli chodzi o organizowanie ruchu lotniczego w naszej części Europy. My to zresztą robimy od kilku lat, w zasadzie od 2016 r., kiedy rozpoczęliśmy program naszego rentownego wzrostu. I udało nam się bardzo skutecznie rozwinąć siatkę połączeń, a region Europy Środkowo-Wschodniej to jest 180 milionów ludzi, którzy wymagają obsłużenia. Dzisiaj te osoby w istotnej części latają przez lotnisko Chopina, ale jego możliwości są po prostu na wyczerpaniu. Na lotnisku Chopina LOT nie ma dalszej możliwości wzrostu i rozwoju. I dlatego absolutnie kluczowe dla nas – i dla Polski – jest zbudowanie Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Żeby państwu uświadomić, że my nie mówimy tutaj o mrzonkach, tylko o realnych planach i realnych faktach... Ten slajd bardzo dobrze obrazuje rozwój LOT-u w latach 2016–2019. Mamy tutaj podane liczby... Ta prezentacja jest dostępna dla państwa, w 5 minut nie uda mi się przez nią przejść. Tutaj bardzo dobrze widać, jaki był status LOT-u w 2015 r., kiedy liczba pasażerów wynosiła 4,4 milionów, i jaki był w 2019 r.,



kiedy to było 10,8 miliona pasażerów. Liczba rejsów, Szanowni Państwo, podana w tysiącach: 66 tysięcy rejsów w 2015 r. i 131 tysięcy rejsów w 2019 r. Liczba połączeń rozkładowych – ja podaję tylko najważniejsze fakty – to 45 połączeń na siatce lotów w 2015 r. i 115 połączeń rozkładowych, takich stałych połączeń rozkładowych na siatce lotów w 2019 r. Dla wyjaśnienia dodam, że te wszystkie połączenia umożliwiają lepsze funkcjonalnie hubu lotniczego, bo po kilku pasażerów z każdego połączenia przesiada się na inne połączenie.

Tak naprawdę, Drodzy Państwo, w Centralnym Porcie Komunikacyjnym nie chodzi wcale o to, żeby zabrać ruch lotniskom regionalnym. To jest bardzo często powtarzany fałsz, to jest kompletna bzdura. Lotniska regionalne będą funkcjonować tak, jak funkcjonowały, dlatego że w ramach ruchu typu *point-to-point* w Europie pasażerowie będą chcieli latać z lotniska, które jest blisko miejsca ich zamieszkania. My koncentrujemy się tutaj na eksportowaniu usługi transportu lotniczego poza granice naszego kraju. Oczywiście będziemy obsługiwać również połączenia z Polski – dzięki wspianemu skomunikowaniu CPK za pomocą połączeń kolejowych. Możliwość szybkiego dotarcia do dworca, który będzie centralnym dworcem kolejowym, zapewni również znaczącą poprawę funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce. Ale my będziemy się koncentrować na eksporcie tych usług. Niech dowodem na to, Szanowni Państwo, będzie udział, odsetek pasażerów transferowych. W 2015 r. mieliśmy 45% udziału pasażerów transferowych, a w 2019 r. już 56%. To wszystko, co się wydarzyło w latach 2016–2019, to są bardzo istotne wzrosty efektywności, zmniejszanie kosztów, optymalizacja. Nadmieniam, że w okresie covidowym bardzo mocno zrestrukturyzowaliśmy nasze koszty i jeszcze bardziej poprawiliśmy efektywność. To wszystko dzięki prowadzeniu tej firmy, LOT-u jako przedsiębiorstwa, które po prostu ma się utrzymać na rynku i ma zarabiać. Najważniejsze w tym naszym wzroście było to, że ten wzrost był zyskowny. Było to możliwe dzięki bardzo mocnemu skupieniu i pozwoleniu ludziom z LOT-u przez obecnego właściciela funkcjonowania w sposób trwały i stały. Ja jestem prezesem LOT-u siódmy rok i chciałbym powiedzieć państwu, że to jest absolutnie kluczowa – ta stałość. To jest bardzo trudny rynek, którego bardzo trudno się nauczyć.

Mówiąc szczerze, sami prosiliśmy się o kłopoty, jak prezesi LOT-u wymieniani byli co 3 miesiące, co 4 albo co 5, albo co 6 miesięcy. Bo oni nie mieli najmniejszej szansy – no, nie wiem, jacy to byli ludzie – na to, żeby się wykazać.

Szanowni Państwo... Przepraszam, zapomniałem przesunąć slajdy... Na tym slajdzie bardzo widocznie widać, jaka jest perspektywa rozwoju. To są poszczególne lata. Widzicie państwo te 3 linie, które są najwyższe... To jest rok 2017, 2018 i 2019. W 2020 r. – to ta linia pomarańczowa – mamy gwałtowny spadek. Ale zwróćmy uwagę na to, co się dzieje w 2022 r., Szanowni Państwo. My wychodzimy – to jest ta najgrubsza linia – na trajektorię wzrostu, która była trajektorią przedcovidową, absolutnie. To jest, Szanowni Państwo, jasny i widoczny znak, że rynek lotniczy się odbudowuje, że ludzie chcą latać i że w ludziach i w gospodarce jest ogromna potrzeba, zapotrzebowanie na usługi lotnicze.

Szanowni Państwo, lotnictwo odgrywa bardzo istotną rolę w polskiej gospodarce. Sektor zatrudnia bezpośrednio ok. 67 tysięcy osób i przyczynia się do powstania kolejnych 176 tysięcy miejsc pracy. Wkład sektora lotniczego w gospodarkę jest dzisiaj szacowany na ok. 51 miliardów zł. Tu jest dużo dokładnych informacji... Nie mamy czasu, żeby przez to wszystko przejść, ale ta prezentacja jest dla państwa dostępna. To są faktyczne dane.

Szanowni Państwo, w kontekście budowy CPK i rozwoju PKB Polski proszę zwrócić uwagę, że ten udział w PKB w Polsce wynosi 3,5%. Cała Europa to jest 4,1%. Tak więc mamy do czynienia z istotnym potencjałem wzrostu udziału sektora lotniczego w PKB w Polsce. I to jest oczywisty powód... My dzisiaj jesteśmy cały czas lotniczo niedorozwinięci. Polacy latają średnio troszeczkę ponad 1 raz w roku, jeśli wziąć pod uwagę wszystkich pasażerów całego sektora lotniczego w Polsce, tymczasem Niemcy latają 4 razy do roku. To oczywiście nie oznacza, że każdy Niemiec lata 4 razy do roku, tylko to oznacza, że sektor lotniczy w Niemczech generuje tyle podróży, że w przeliczeniu na 1 mieszkańca wychodzi 4 razy. Czym się zajmuje sektor lotniczy niemiecki czy francuski, czy brytyjski? Oni się w istotnej części zajmują eksportem tych usług poza granice swojego kraju.

Najważniejsza rzecz, Szanowni Państwo, jest taka, że my, mając CPK, będziemy w stanie obsługiwać znacząco więcej pasażerów i w związku z tym

zwiększyć procent udziału lotnictwa w PKB Polski. Potencjalny wpływ tego sektora lotniczego to jest od 80 do 100 miliardów zł rocznie.

Szanowni Państwo, LOT bez CPK nie przetrwa. Skala naszej działalności wcześniej, przed wdrożeniem tej strategii rentownego wzrostu LOT-u, oscylowała pomiędzy 3 a 4,5 miliona pasażerów. My dzisiaj mamy... Myślę, że w tym roku będziemy mieli ponad 8 milionów pasażerów. Oczywiście cały czas nie osiągamy poziomu z roku 2019, ale zamierzamy go zdecydowanie osiągnąć w przyszłym roku. Szanowni Państwo, mamy ogromne ambicje co do wzrostu. Uważamy, że Polska ma to coś – mamy pozycję geograficzną, jesteśmy bardzo dobrze usytuowani geograficznie, mamy populację, która zapewnia nam ten bazowy poziom, dzięki któremu linia lotnicza może się utrzymać. Ja właśnie wróciłem z Nowego Jorku, z Parady Pułaskiego. W Stanach Zjednoczonych mamy ponad 10 milionów osób, które są polskiego pochodzenia i które korzystają z ogromną radością i pełnym zaangażowaniem z usług LOT-u. Ale to nie tylko Polacy korzystają – korzystają Ukraińcy, korzystają Ormianie, korzystają Żydzi. My już skutecznie eksportujemy nasze usługi. I zwracam się do Wysokiej Izby, do szanownych państwa, do polityków obu stron, w zasadzie wszystkich stron, żeby wokół CPK nie robić wojny politycznej, bo w gruncie rzeczy to nie jest polityczny projekt. To jest projekt rozwojowy i przyszłościowy dla Polski. LOT tego projektu, jego realizacji potrzebuje jak kania dżdżu. Jest on nam bezwzględnie potrzebny. Będziemy w stanie dzięki temu, że ten projekt zostanie zrealizowany, stać się jedną z wiodących linii lotniczych w Europie, będziemy w stanie eksportować usługi o gigantycznej wartości poza granice naszego kraju. Region, w którym jesteśmy usytuowani, jest na to gotowy. Ludzie w środkowej Europie chcą latać LOT-em. Dowodem na to niech będzie fakt, że my nie latamy tylko z Warszawy – my latamy również z Krakowa, z Rzeszowa, z różnych lotnisk regionalnych w Polsce. Latamy również, Szanowni Państwo, z Budapesztu, mamy rejsy do Seulu, mamy rejsy do JFK z Budapesztu. Mielibyśmy gęstszą siatkę, gdyby doszło do przejęcia Condora, gdybyśmy byli w stanie wykonać ten skok, który planowaliśmy, ten wielki, gigantyczny skok, jaki planowaliśmy w 2020 r. Niestety COVID pokrzyżował te plany, ale COVID nie może unicestwić przyszłości Polski. I dlatego apeluję,

żebyście pozwolili na to – dzięki temu, że ten projekt zostanie zrealizowany – by LOT stał się wielką europejską linią lotniczą. Nie chodzi tylko o pasażerów, chodzi również o cargo. My jesteśmy... Jeżeli zmienimy trochę przepisy, jeżeli przestaniemy tak naprawdę dyskryminować, bo przepisy są naprawdę niedostosowane... Nie mamy wystarczających przepisów, jeśli chodzi o zaufanego nadawcę, przez co ruch cargo z Polski jest utrudniony. Ale jeżeli wraz z budową tego portu właściwie zmienimy przepisy, to będziemy też gigantycznym operatorem cargo. To wszystko jest w tej prezentacji.

Bardzo przepraszam, Pani Marszałek, nie wiem, czy się zmieściłem w czasie... Bardzo dziękuję za uwagę. I jeszcze raz proszę o to, żebyśmy się zjednoczyli wokół tego projektu, bo on naprawdę musi zostać zrealizowany. Dziękuję.

#### PRZEWODNICZĄCA MARIA KOC

Bardzo dziękuję, Panie Prezesie.

Pan przewodniczący Piecha pilnuje czasu i mówi, że zmieścił się pan, że może odrobinę pan ten czas przekroczył... Bardzo dziękuję za to ciekawe wystąpienie. Tak jak powiedział pan prezes, jest przestrzeń do rozwoju sektora lotniczego w Polsce. Te 3,5% PKB wypracowane przez sektor lotniczy w porównaniu z tymi ponad 4% w innych krajach... To daje nam do myślenia. Dzięki Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu ten wzrost PKB może nastąpić.

Bardzo dziękuję, Panie Prezesie.

O zabranie głosu proszę pana Stanisława Wojterę, prezesa PPL. Prezentacja „Rynek lotnisk w Polsce z punktu widzenia operatora”.

Panie Prezesie, bardzo proszę.

#### PREZES ZARZĄDU PRZEDSIĘBIORSTWA PAŃSTWOWEGO „PORTY LOTNICZE” STANISŁAW WOJTERA

Panie Marszałku! Szanowni Państwo!

Postaram się nie przekroczyć czasu, chociaż temat jest, tak jak pokazuje ta konferencja, bardzo rozległy.

Chciałbym przedstawić Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. Jest to podmiot,



który zarządza 3 lotniskami – oprócz najbardziej znanego lotniska Chopina w Warszawie jest to również lotnisko w Zielonej Górze i lotnisko w Radomiu, które otworzymy operacyjnie w przyszłym roku, ale ono już wchodzi w skład naszej struktury. To jest również grupa kapitałowa, która poza spółkami, bym powiedział, 100-procentowo naszymi, będącymi narzędziem naszej codziennej pracy typu Welcome Airport Services, firma ACS czy na pewno bardzo dobrze państwu znana Baltona... Jesteśmy również udziałowcem i jedynym branżowym inwestorem w 9 portach regionalnych. Tutaj poziom tego naszego zaangażowania jest bardzo różny, tak jak państwo widzicie, od ponad 76% w lotnisku w Krakowie do niewiele ponad 4% w lotnisku w Bydgoszczy. Tak jak mówię, to zaangażowanie jest bardzo różne, ale wszędzie tam, gdzie jesteśmy obecni, staramy się być aktywnym branżowym inwestorem, który dba... Można by powiedzieć z pewnym uśmiechem, że tam, gdzie naszego zaangażowania jest więcej, tam te porty rozwijają się szczególnie dobrze, bo drugie w Polsce lotnisko w Krakowie to jest lotnisko, w którym mamy pakiet większościowy. To oczywiście z lekkim żartem, ale to pokazuje, że „Porty Lotnicze” pełnią funkcję pewnego koordynatora, który występuje w sprawach całej branży lotniskowej. Jesteśmy integratorem współpracy pomiędzy portami regionalnymi i robimy to na poziomie operacyjnym, ale także angażujemy się, co najlepiej pokazują nasze inwestycje... W tej chwili jesteśmy chociażby w procesie podnoszenia kapitału, dokapitalizowania portów w Szczecinie i w Rzeszowie. To jest najlepszym dowodem na to, jak bardzo „Porty Lotnicze” angażują się w rozwój portów regionalnych.

To, co jest tutaj najistotniejsze i o czym warto pamiętać, to to, że lotniska nie konkurują ze sobą. To nie jest tak, że jedno lotnisko może drugiemu odebrać pasażera. Tak naprawdę my wszyscy poprzez współpracę możemy generować rozwój tego ruchu, który do roku 2020, do przyścia pandemii rozwijał się w imponującym tempie. Pandemia, wiadomo, była największym kryzysem, z jakim spotkała się ta branża, ale po pandemii ruch odrodził się szybciej, niż ktokolwiek przypuszczał.

Tutaj widzimy rozmieszczenie lotnisk naszej grupy kapitałowej, a tak wygląda ten ruch. Prognozy przewidywały, że po pandemii ruch

wróci do poziomu, który był w 2019 r. – różne były te prognozy – w roku 2024 do 2029 r. Takie były prognozy jeszcze rok temu, jeszcze półtora roku temu. Dziś widzimy – i to państwo możecie na liczbach zobaczyć – że my w tej chwili mamy prawie 90% ruchu, jaki był przed pandemią. Proszę tu wziąć pod uwagę, że wojna na Ukrainie część tego ruchu nam odebrała, bo zamknięto niebo nad Ukrainą czy Rosją, ale i trochę zmniejszyła się chęć latania, zwłaszcza tuż po inwazji. W tej chwili ta chęć już wróciła. Wszystkie prognozy – czy to są prognozy organizacji międzynarodowych, czy to są prognozy nasze własne, które realizujemy na podstawie trendów, jakie obserwujemy – pokazują, że ten ruch cały czas będzie się rozwijał.

Ruch się będzie rozwijał, a tak on wygląda na lotnisku Chopina, które z punktu widzenia dzisiejszej konferencji jest najważniejsze. Chyba nie ma osoby bardziej przekonanej do tego, że potrzebne jest wybudowanie Centralnego Portu Komunikacyjnego. My na lotnisku Chopina nie możemy się już rozwijać. To jest trochę tak, jak było przed wojną, kiedy to, jak państwo pamiętacie, lotnisko przeniesiono z Pól Mokotowskich na Okęcie. Okęcie było wtedy, tak jak dziś Baranów, daleko poza miastem. I również wtedy pojawiały się głosy, pytania, dlaczego tak daleko ma to lotnisko być usytuowane. Dziś lotnisko Chopina jest jednym z bardziej centralnie położonych lotnisk w Europie, to jest zaledwie niecałe 7 km od ścisłego centrum Warszawy. Jesteśmy otoczeni budynkami, również mieszkalnymi, i nie mamy możliwości rozwoju. Co więcej, mamy też ograniczenia wynikające z przepisów prawa. Te przepisy ograniczają nasze możliwości do przeprowadzenia tylko 600 operacji dziennie. Mamy też *core night*, czyli zakaz lotów nocnych, co powoduje... Zwróćcie państwo uwagę, że konkurujemy z takimi lotniskami jak Praga, Budapeszt, Wiedeń, Helsinki czy inne lotniska w tym regionie, tymczasem my mamy o 6 godzin mniej, jeśli chodzi o możliwości operowania. To jest... Normalnie lotnisko jest jak sklep 24-godzinny – pracuje całą dobę i całą dobę generuje przychody. Tymczasem my z powodów prawnych mamy o 1/4 krótszy czas operowania i o tyle mniejszą możliwość zarabiania. Sloty w Warszawie są jednymi z najbardziej, że tak powiem, poszukiwanych, są najcenniejszym towarem w Europie. Po tych największych lotniskach jesteśmy gdzieś na czwartym, piątym miejscu, jeśli chodzi o chęć

latania. Na wszystkich targach, na wszystkich spotkaniach branżowych linie lotnicze mówią, że chcą latać do Warszawy. Ale w Warszawie po prostu nie ma na to miejsca.

Na tym slajdzie państwo widzicie, jak powraca ruch. To są dane od 2019 r. przez pandemię aż do tego roku.

A tu jest rzecz ostatnia, o której chciałem powiedzieć, ale niezwykle ważna. Z powodu tego, że lotnisko Chopina jest usytuowane tak centralnie i tak wśród zabudowań, również mieszkalnych, poziom oddziaływania akustycznego... To dotyczy ponad 50 tysięcy mieszkańców. Proszę zwrócić uwagę, że Centralny Port Komunikacyjny dzięki temu, iż będzie usytuowany poza miastem, będzie oddziaływał – pomimo dwukrotnie większego ruchu, czyli dwukrotnie większej liczby pasażerów i operacji wykonywanych na tym lotnisku – 5 razy mniej na mieszkańców. Jeśli chodzi o obszary ograniczonego użytkowania, to będzie to nawet czternastokrotnie mniej, co jasno pokazuje, jak to jest ważne. Dzisiaj, kiedy tyle mówimy o ekologii, o dbaniu o środowisko, o zdrowym życiu, szczególnie istotne jest to, żeby umieszczać tego typu infrastrukturę, tak nam potrzebną do rozwoju, w miejscach, w których ona najmniej, że tak powiem, oddziałuje na mieszkańców.

Chyba muszę już kończyć, więc dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Prezesie.

I poproszę teraz o zabranie głosu pana Piotra Kasprzyka, dyrektora Pionu Lotniskowego w Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Pan Piotr Kasprzyk przedstawi nam aktualny stan prac w podprogramie lotniskowym.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**DYREKTOR PIONU LOTNISKOWEGO  
W CENTRALNYM PORCIE  
KOMUNIKACYJNYM SP. Z O.O.  
PIOTR KASPRZYK**

Dziękuję bardzo.

Pani Marszałek! Panie Marszałku! Państwo Senatorowie!

Pierwsze prezentacje odpowiadały na pytanie, dlaczego realizujemy ten projekt. Moja prezentacja, moje wystąpienie bardziej będzie odpowiadało na pytanie, jak realizujemy ten projekt, w jakim miejscu jesteśmy jako część lotniskowa tego infrastrukturalnego megaprojektu, który składa się z 2 części. Ja się skupię na części lotniskowej.

„Podprogram lotniskowy CPK – status realizacji”. Może słowo wprowadzenia. Skala programu, jego założenia i harmonogramy, które nas obowiązują, powodują, że... Stopień skomplikowania niejako wymusza na nas w pewnych zakresach wsparcie się firmami technicznymi i konsultantami branżowymi, którzy mają doświadczenie w realizacji tego typu inwestycji na całym świecie. To, co słyszymy od nich od jakiegoś czasu – z częścią takich podmiotów współpracujemy – to jest to, że polski rząd podjął bardzo dobrą decyzję w momencie, kiedy przyjmował program wieloletni część pierwszą, bo dostaliśmy jako inwestor czas na przygotowanie się i zaplanowanie inwestycji, czas na przygotowanie i zaplanowanie planu generalnego, master planu, przygotowanie się do projektowania i do realizacji. Skala tej inwestycji po prostu to wymusza. Jak pokazują doświadczenia innych projektów, tylko na etapie planowania i przygotowania do projektowania możliwość zaoszczędzenia, podjęcia decyzji o największym pozytywnym wpływie na finansową część programu jest największa. Im bardziej zaawansowani będziemy w projektowaniu, w wykonawstwie, tym bardziej ta możliwość spada. I ten moment wykorzystaliśmy.

Uchwała... Program wieloletni wyznaczył nam jako podprogramowi lotniskowemu 3 zasadnicze cele do 2023 r. Po pierwsze, zakończenie prac nad planem generalnym, czyli zaplanowanie, przygotowanie i ustanowienie baseline'u na projektowanie i wykonawstwo. Po drugie, złożenie wniosku o decyzję środowiskową. Po trzecie, rozpoczęcie prac przygotowawczych do prac budowlanych w 2023 r. I na tym chciałbym się skupić.

Żeby zrozumieć, w jaki sposób osiągnęliśmy te 3 cele... Spółka po powołaniu ustanowiła strategię pakietowania na każdy z etapów realizacji inwestycji, na etap planowania, a następnie projektowania i wykonawstwa. Jeżeli chodzi o planowanie, to zakontraktowaliśmy jeszcze w 2020 r. konsultanta do spraw środowiska, a następnie

doradcę strategicznego, którym został Incheon Airport. Chodziło o doświadczenie w operacji tej skali portu lotniczego, którego w Polsce nie mamy. Następnie dołączył do nas Jacobs, firma doświadczona w realizacji, we wspieraniu w zarządzaniu realizacją tego typu projektów, doradca finansowy oraz wykonawca planu generalnego, master planu, co pozwoliło nam w tym roku właściwie zamknąć etap planowania, etap planu generalnego. Po walidacji prognoz, po wykonaniu tej części planowania, która była niezbędnym wsadem i bazą dla raportu oddziaływania na środowisko... W tym miesiącu, a właściwie we wrześniu zamknęliśmy prace nad planem generalnym. Plan generalny lotniska to pewien dokument strategiczny pokazujący, jak to lotnisko będzie wyglądało w dniu otwarcia i jak się będzie rozbudowywało w długim horyzoncie czasowym. Został on skierowany do konsultacji z gminami. Po zakończeniu tych konsultacji, po analizie uwag zostanie skierowany do dalszego procedowania zgodnie z ustawą – Prawo lotnicze. Jest to plan generalny, który odpowiada najlepszym praktykom światowym, jeżeli chodzi o długofalowe planowanie lotnisk. Mówiąc krótko, gdyby lotnisko Chopina miało plan generalny 20 lat temu, a nie było wtedy jeszcze takiego wymogu prawnego, w którym byłoby zabezpieczenie tego rozwoju, o którym mówił dzisiaj pan prezes, to przyszłość lotniska pewnie by wyglądała inaczej. Dzisiaj ma nieusuwalne ograniczenie infrastrukturalne, które w przypadku lotniska greenfieldowego właściwie nie występują. Plan generalny został skierowany do konsultacji, planujemy dalsze jego procedowanie w październiku, w listopadzie.

Równolegle trwają prace konsultanta do badań terenu. Wszystkie te prace, które dało się wykonać bezinwazyjnie, zostały wykonane. Rozpoczęły się też pierwsze prace hydrogeologiczne, geotechniczne, odwierty, badania podłoża gruntowego – to jest niezbędne do celów projektowych. Tak że przez cały rok trwały prace konsultanta do spraw środowiska i naszego zespołu środowiskowego. O szczegółach będzie mówił dyrektor Bodulski. W tym tempie, w czasie wymaganym przez przepisy – minimum roczna inwentaryzacja – został przygotowany pełny raport oddziaływania na środowisko odpowiadający wszystkim wymogom ustawy o ocenach środowiskowych.

To, co najważniejsze, proszę państwa, to fakt, że na 2023 r. mamy wyznaczone cele w postaci

rozpoczęcia prac przygotowawczych, przygotowawczych budowlanych. Zostało już wybrane – na umowy ramowe w przetargu w ramach zamówień publicznych – 8 spośród największych polskich firm wykonawczych, budowlanych, w tym Mostostal, Polimex, Porr, Strabag. One są zakontraktowane na umowy ramowe, mamy już zasoby i mamy pomysł, jak je, mówiąc w cudzysłowie, wykorzystywać w 2023 r., tak aby tam, gdzie to będzie możliwe, gdzie to będzie konieczne, rozpocząć prace przygotowawcze związane chociażby z kompensacją przyrodniczą, z rozbiórkami budynków, z przygotowaniem całej logistyki tego wielkiego placu budowy.

I ostatnie słowo. Jesteśmy w przededniu rozpoczęcia projektowania. Po zakończeniu fazy planowania... Właściwie jesteśmy już po ogłoszeniu wyboru na generalnego projektanta inżynierii lądowej. Jest to grupa kapitałowa Dar o bardzo dużych doświadczeniach w realizacji projektów lotniskowych w Stanach Zjednoczonych i na Bliskim Wschodzie. Zbliżamy się także do wyboru najkorzystniejszej oferty na projektanta architektury, projektanta terminala. Mamy 5 firm, które starają się o ten kontrakt. Z pozostałych przetargów... Myślę, że warto też wspomnieć, że mamy przetarg na projektantów infrastruktury wspierającej. Zgłosiło się 15 firm projektujących, w większości podmiotów polskich, aby wspomóc nas w projektowaniu elementów infrastruktury lotniskowej, bez których lotnisko funkcjonować nie może. Ostatni kwartał tego roku to jest właśnie rozpoczęcie tego etapu projektowania, przechodzimy do następnego etapu i do osiągnięcia kolejnego celu wyznaczonego uchwałą Rady Ministrów, jeżeli chodzi o projektowanie CPK jako lotniska. Dziękuję bardzo.

#### PRZEWODNICZĄCA MARIA KOC

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze.

Życzymy, żeby te plany udało się zrealizować. Wiemy, że plan generalny jest już w konsultacji, jesteście państwo przed złożeniem wniosku o decyzję środowiskową. Tak że dużo się dzieje w zakresie przygotowań.

Bardzo proszę. Pan Radosław Kantak, wiceprezes Centralnego Portu Komunikacyjnego, przedstawi aktualny stan prac w podprogramie kolejowym.

CZŁONEK ZARZĄDU  
CENTRALNEGO PORTU  
KOMUNIKACYJNEGO SP. Z O.O.  
**RADOSŁAW KANTAK**

Szanowna Pani Marszałek! Panie Marszałku!  
Szanowni Państwo!

Ja będę chciał krótką prezentację, ona jest bardzo okrojona... Komponent lotniskowy ma trochę więcej możliwości. Ja będę starał się ten temat rozłożyć na elementy. Sama prezentacja zawiera konkretne fakty, które się już wydarzyły, a na 2 ostatnich slajdach jest opisane to, co planujemy. Ta prezentacja będzie dostępna – na tych kilku slajdach są zaprezentowane wszystkie szczegóły – i będzie do państwa dyspozycji, więc nie będę chciał jej szczegółowo omawiać. Chciałbym się skoncentrować w moim wystąpieniu na przedstawieniu podprogramu kolejowego w Centralnym Porcie Komunikacyjnym.

Proszę państwa, trzeba sobie jasno powiedzieć, że właściwie od 100 lat... Jak popatrzymy na mapy transportowe zaraz po zaborach, po odzyskaniu niepodległości, i nałożymy na to mapę ostatnią, jeśli chodzi o transport kolejowy, okaże się, że tak naprawdę niewiele się zmieniło. Minął wiek, a my jesteśmy w zasadzie, jeśli chodzi o transport kolejowy, niemalże w tym samym momencie. Wiemy, że drogi kolejowe są modernizowane, ale do tej pory przynajmniej od ostatnich 40 lat w takiej skali sieć kolejowa nie była budowana od zera. My tę sieć modernizujemy w pewnym zakresie – w ramach programu dotyczącego Centralnego Portu Komunikacyjnego robi to nasza spółka, partner, który z nami współpracuje, czyli PLK – natomiast CPK buduje nowe linie kolejowe, linie o zupełnie innych możliwościach, które w tym rejonie i w tym regionie centralnej Europy i wschodniej Europy jeszcze nie mają miejsca. Pierwsze linie powstają zarówno w Polsce... Mamy kolegów, współpracujemy z Rail Baltica. Jesteśmy w stanie, myślę, podnieść na kolejny szczebel, na kolejny poziom rozwój naszego kraju, szczególnie w zakresie możliwości dostępu, prędkości i komfortu podróżowania koleją w naszym kraju.

Chcielibyśmy – i tak zostało to zaprojektowane – żeby niemalże każdy mieszkaniec naszego kraju, Polski, mógł dojechać do centrum w ok. 2,5 godziny. Sama dostępność przystanków... Dojazd do nich nie powinien trwać dłużej niż 30 minut – takie są ogólne założenia.

To zwiększy dostępność i możliwość rozwoju przede wszystkim ściany wschodniej. Należy tu również zaznaczyć, co rzadko się przewija, że... W tej chwili podróż np. z Warszawy do Wrocławia zajmuje 4 godziny, w najszybszym, najkrótszym wariantcie, jeśli chodzi o dzień dzisiejszy. My, budując nowy odcinek o nowych parametrach, jesteśmy w stanie ten czas skrócić ponad dwukrotnie – planowany czas to jest mniej więcej 1 godzina 45 minut. Tak że ten skok... Nie tylko wschód, ale i cała Polska skorzysta z tego elementu.

Cała sieć to niecałe 2 tysiące km, z czego 200 km to jest sam węzeł, który będzie zintegrowany z nowym lotniskiem, a pozostała część to są nowe linie kolejowe. W tej chwili mamy już podpisane z podmiotami umowy na 1 tysiąc 300 km, a do końca tego roku planujemy podpisać umowy na pozostałe 600 km. Tak że w końcu tego roku będziemy mieli podpisane umowy właściwie ze wszystkimi wykonawcami studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, czyli, kolokwialnie mówiąc, studium wykonalności. Udaje się pewne elementy przepracować w naprawdę bardzo szybkim tempie. Oczywiście reżim czasowy, jaki mamy narzucony, trzeba zachować, ale udało się wypracować pewne rzeczy, jeśli chodzi o postępowania przetargowe, które wcześniej nie występowało w takiej skali nie tylko w Polsce, ale i w Europie. Sam proces przetargowy udało nam się skrócić, poprzez zastosowanie zupełnie innego podejścia, z 5,7 miesiąca do 1,5 miesiąca. To już jest kolejny etap. Pewne rzeczy możemy zaplanować wcześniej, tak aby wchodząc w fazę decydującą, jak najmniej czasu tracić na pewne wyjaśnienia, których konieczność pojawia się – bądź nie – w trakcie realizacji naszego projektu.

I krótko, jeśli chodzi o najważniejsze elementy. Kończymy, tak jak mówiłem fazę STEŚ, jesteśmy już na ostatniej prostej, jeśli chodzi o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej, jeśli chodzi o tunel w Łodzi. Myślę, że w przyszłym roku, na przełomie I i II kwartału będzie uruchomiona pierwsza budowa. Na to wszyscy czekają. Bo prace dotyczące STEŚ, które w tej chwili są realizowane, nie są tak widowiskowe. One są bardzo mocno pracochłonne, ale nikt na to nie zwraca uwagi. A na to pracuje naprawdę rzesza ludzi, którzy mają bogate doświadczenie w tego rodzaju projektach, ponaddwudziestoletnie.



Jedno chciałbym na koniec zaznaczyć – że to nie CPK wyznacza przebieg takiej, czy innej linii kolejowej. Jeszcze raz podkreślam, że biorą w tym udział firmy, które wszystkie elementy biorą pod uwagę. Ja wiem, że charakter prac związanych z takimi inwestycjami... Niestety czasami się zdarzają konflikty w niektórych miejscach, ale nie jesteśmy w stanie wszystkich pogodzić. Staramy się jednak jak najszerzej analizować założenia, tak aby te prace w jak najmniejszym stopniu były uciążliwe dla społeczności lokalnych. Mam nadzieję, że tempo, jakie mamy do tej pory, utrzymamy. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Prezesie.

Widzimy więc, że te prace przy infrastrukturze kolejowej w ramach CPK postępują równie szybko jak te przy budowie portu lotniczego „Solidarność”.

Bardzo dziękuję.

A teraz proszę o zabranie głosu pana Michała Szaniawskiego, dyrektora Pionu Aerotropolis i Rozwój. Prezentacja „Aktualny stan prac w Podprogramie Aerotropolis i Rozwój”.

Proszę bardzo.

**DYREKTOR PIONU  
AEROTROPOLIS I ROZWÓJ  
W CENTRALNYM PORCIE  
KOMUNIKACYJNYM SP. Z O. O.  
MICHAŁ SZANIAWSKI**

Dziękuję bardzo.

Pani Marszałek! Panie Marszałku! Państwo Senatorowie!

Realizacja tak wielkiej inwestycji, tak ogromnego programu jest sporym wyzwaniem dla obszaru, na którym jest realizowana, dla ludności, dla jednostek samorządu terytorialnego. Jest ona wyzwaniem, ale jest też ogromną szansą rozwojową. Naszą chęcią, jak również naszym obowiązkiem jest wsparcie tych jednostek zarówno na etapie realizacji inwestycji, kiedy stanowi ona wyzwanie, jak i po jej zrealizowaniu, kiedy stanowi tą ogromną szansę rozwojową.

Widząc to, jak rozwijają się obszary otaczające największe lotniska na świecie, widząc, jakie

trendy rozwojowe tam występują, w jaki sposób różne podmioty czy instytucje się angażują – lotniska, samorządy terytorialne, w dużym stopniu administracja rządowa – podjęliśmy działania w kierunku określenia tego obszaru otoczenia CPK. Przeanalizowaliśmy różne uwarunkowania prawne, transportowe, przyrodnicze, infrastrukturalne, kulturowe – wiele różnych aspektów – w celu zidentyfikowania, które gminy, które powiaty w największym stopniu będą dotknięte lub obdarzone naszą inwestycją. W ten sposób wyłoniliśmy 18 gmin – to jest propozycja – do których będziemy kierować nasze działania w ramach „Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK”.

Chcę podkreślić, że od samego początku prace nad tym dokumentem realizowane są we współpracy z zainteresowanymi samorządami. Oczywiście ta dynamika jest różna, ale z satysfakcją mogę powiedzieć, że w ostatnim okresie jest ogromne zainteresowanie gmin i powiatów, tak że ta współpraca idzie w bardzo dobrym kierunku. Naszym celem jest zweryfikowanie tego, co zaplanowaliśmy i co ujęliśmy w propozycji strategii, zweryfikowanie tego z jednostkami samorządu terytorialnego i wypracowanie kolejnej wersji dokumentu, która zostanie przedłożona Radzie Ministrów. Dokument, strategia opiera się na 3 filarach: gospodarczym, społecznym i przestrzennym. Widząc szansę rozwoju gospodarczego, jaki niesie ze sobą realizacja naszej inwestycji, chcemy, żeby w sposób w miarę skoordynowany działo się to w otoczeniu CPK, ale również żeby nie umykały pewne szanse, które my i nasi eksperci dostrzegamy, obserwując trendy światowe. Realizacja inwestycji przyczyni się również do tego, że powstanie bardzo dużo nowych miejsc pracy, co oznacza, że będą przybywali nowi mieszkańcy w tym obszarze. Chcemy, żeby obszar otoczenia CPK był atrakcyjnym miejscem do życia, a to wymaga określonych inwestycji, wsparcia samorządu terytorialnego np. w zapewnieniu infrastruktury medycznej czy oferty edukacyjnej.

Bardzo istotny filar to filar przestrzenny. Może się wydawać, że nasza inwestycja ze względu na swój rozmiar spowoduje dużą ingerencję w przestrzeń, w której będzie realizowana. Jest tutaj potrzeba, uwzględniana przez nas, takiego zaplanowania i przeplanowania tego otoczenia, żeby z jednej strony wspierać rozwój lotniska, a z drugiej wspierać i wzmacniać rozwój gmin,

które nasze lotnisko otaczają. To wszystko opieramy na fundamencie, który nazwaliśmy „Efektywne zarządzanie obszaru otoczenia CPK”. Zidentyfikowaliśmy taką potrzebę, związaną z istotną zmianą charakteru tych gmin. Dzisiaj w większości są to gminy wiejskie. Po realizacji inwestycji to będą gminy, w których będzie rozwijał się przemysł, będą powstawały centra biznesowe, centra logistyczne. Chcemy pomóc im przygotować się do tego, żeby były one w stanie obsługiwać zarówno mieszkańców, jak i swoich partnerów, klientów biznesowych.

Widzę, że czas na moje wystąpienie się skończył, ale chcę jeszcze powiedzieć, że w Pionie Aerotropolis i Rozwój realizujemy również kilka projektów komplementarnych, komplementarnych do naszej inwestycji głównej, do inwestycji wspierających. Ażebym nie przeciągać, powiem, że mam kilka slajdów na ten temat, ale może będzie kiedyś okoliczność wejścia głębiej w te tematy, w to, czym się zajmujemy, wtedy chętnie skorzystam z zaproszenia. Teraz już kończę. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze.

Jeżeli państwo udostępnicie nam te slajdy, to oczywiście prześlemy je państwu senatorom, tak żeby mogli na spokojnie się z nimi zapoznać.

Bardzo dziękuję.

I teraz pan Andrzej Alot, dyrektor finansowy, i prezentacja „Aktualny stan pozyskiwania finansowania dla Centralnego Portu Komunikacyjnego”. Myślę, że to ważna kwestia finansowa.

Bardzo proszę.

**DYREKTOR PIONU FINANSOWEGO  
W CENTRALNYM PORCIE  
KOMUNIKACYJNYM SP. Z O.O.  
ANDRZEJ ALOT**

Pani Marszałek! Panie Marszałku! Szanowni Państwo!

Tak duży program inwestycyjny wymaga stabilnych źródeł finansowania, stabilnych w czasie, stabilnych co do kwot, ale również elastycznych, tak aby te inwestycje cały czas miały zapewnione środki finansowe na realizację.

Ażebym państwu dać pogląd na finansowanie całego programu, chciałbym dwa słowa powiedzieć o tym, jakimi aktualnie źródłami finansowania dysponujemy. W 2019 r. pozyskaliśmy 300 milionów z Funduszu Reprywatyzacji, w 2020 r. został uchwalony program wieloletni, I etap, który zapewnia spółce środki na finansowanie fazy przygotowawczej, fazy planistycznej, fazy projektowania oraz prac przygotowawczych. W 2021 r. udało się pozyskać pierwsze środki z Unii Europejskiej, pierwsze duże środki z Unii Europejskiej, 108 milionów zł na finansowanie fazy planistycznej projektów kolejowych. A aktualnie pracujemy nad przygotowaniem projektu programu wieloletniego na II etap. Pracujemy również nad pozyskaniem funduszy unijnych w ramach programów CEF2, KPO, FE-nIKS oraz nad finansowaniem komercyjnym. I o ile w przypadku programu wieloletniego oraz w przypadku funduszy unijnych szlaki już mamy przetarte, o tyle najtrudniejsze aktualnie prace projektowe prowadzone są nad finansowaniem komercyjnym. Dlatego chciałbym też o tym dwa słowa powiedzieć.

Aktualnie źródłem finansowania dla komponentu lotniskowego, bo o finansowaniu komercyjnym możemy mówić w przypadku komponentu lotniskowego, tutaj mamy aktywną umowę inwestycyjną oraz program wieloletni, tak jak wspomniałem, pracujemy nad nowym programem, jest kapitał własny, który będzie wnosił Skarb Państwa do inwestycji, głównie w celu zachowania kontroli nad inwestycją. To jest nasze założenie strategiczne, założenie, że Skarb Państwa będzie miał kontrolę operacyjną oraz kontrolę strategiczną nad spółką, nad projektem lotniskowym oraz nad aktywami, którymi ta spółka będzie dysponować. Drugi strumień ma zapewnić inwestor, inwestor mniejszościowy. Planujemy tu pozyskanie partnera strategicznego oraz partnera aktywnego finansowego, który ma doświadczenie w operowaniu portem lotniczym o takiej skali. Robimy to głównie po to, żeby pozyskać wiedzę, zapewnić transfer know-how oraz zapewnić trwałą wiarygodną pozycję finansową w oczach instytucji finansowych, tak aby właśnie w 2023 r. rozpocząć już rozmowy z bankami, czyli z inwestorami dłużnymi, na temat złożenia finansowania, dużego finansowania dłużnego, wielomiliardowego. Aktualnie jeszcze pracujemy nad kredytem pomostowym zgodnie z założeniami programu wieloletniego.



Jest to finansowanie, które później będzie spłacane z dużego finansowania dłużnego. Tak jak wspomniałem, pracujemy nad pozyskaniem inwestora. Bardzo ważne jest to, żeby skończyć ten projekt już w przyszłym roku po to, żeby taki inwestor pojawił się w spółce w momencie poszukiwania kapitału dłużnego. Aby to zapewnić, już w tym roku uruchomiliśmy konkurs, w ramach którego mamy wyłonić tych inwestorów. Konkurs jest mechanizmem, który zapewni największe korzyści dla Skarbu Państwa, czyli dla najważniejszego inwestora w naszej spółce, dla Skarbu Państwa. Następnie Skarb Państwa razem z inwestorem zewnętrznym będą pracować nad pozyskaniem finansowania dłużnego oraz nad dostarczeniem inwestycji.

Zawarcie umowy partnerstwa jest planowane, jak wspomniałem, w 2023 r. Jest to, myślę, najważniejszy kamień milowy na ścieżce do zapewnienia długoterminowego finansowania, trwałego finansowania, które zapewni sukces całej inwestycji. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze.

I proszę o zabranie głosu pana Roberta Kowalskiego, dyrektora Biura Strategii i Analiz Programu. Pan dyrektor będzie mówił o Centralnym Porcie Komunikacyjnym jako katalizatorze rozwoju kraju oraz regionu.

Bardzo proszę.

**DYREKTOR BIURA STRATEGII  
I ANALIZ PROGRAMU  
W CENTRALNYM PORCIE  
KOMUNIKACYJNYM SP. Z O.O.  
ROBERT KOWALSKI**

Dziękuję.

Pani Marszałek! Panowie Marszałkowie! Szanowni Państwo!

Myśląc o kole zamachowym i o gospodarce, najczęściej myślimy o PKB. I warto sobie uzmysłowić, o jakich wartościach rzeczywiście mówimy, myśląc o PKB i wpływie inwestycji, jaką jest Centralny Port Komunikacyjny, na gospodarkę. W ostatnich 6 latach, kiedy nasze PKB rosło w granicach kilku procent rocznie, to oznaczało

średnio w 2017 r. 2 biliony zł, teraz, w 2021 r., mówimy o 2,6 biliona, czyli mówimy o średnio 100 miliardach wzrostu PKB rocznie. Tymczasem my tutaj mówimy o wpływie rządu kilkadziesiąt miliardów średniorocznie, poczynając od 2028 r. I to nie są tylko nasze analizy, ale to są analizy uznanych firm, które obiektywizowały te nasze szacunki. Mówię tutaj chociażby o jednej z firm, która w 2020 r. przygotowała taki raport dla CPK.

Poza wpływem, który widać w statystykach, gdy mówimy o miliardach złotych i o procentowym wzroście PKB, możemy sobie zadać pytanie: a co to znaczy dla przysłowiowego Kowalskiego czy Nowaka? Mianowicie ten projekt, ten megaprojekt to jest blisko 300 tysięcy, szacunki mówią, między 240 a 290 tysięcy nowych miejsc pracy. Znowu możemy sobie zadać pytanie, czy dzisiaj to jest wyzwanie, kiedy tak naprawdę bezrobocie jest na poziomie, jak niektórzy ekonomiści mówią, bezrobocia frykcyjnego, to jest 5–6%, nawet pomimo pandemii pracodawcy utrzymują swoich pracowników, bo mamy niedobór pracowników, w szczególności po sytuacji ukraińskiej, kiedy to część pracowników odpłynęła. Ale tak naprawdę ta informacja o dodatkowych kilkuset tysiącach miejsc pracy to jest informacja o tym, że w średnim i w długim okresie pracownicy będą wybierali te miejsca, w których mogą zarobić więcej, będą szukali tych miejsc pracy, które generują tak naprawdę większą wartość dodaną. Nastąpi przejście gospodarki w obszary, w miejsca, w których rzeczywiście ta wartość dodana jest większa. Tym samym zarówno tworzy się większe PKB, jak i pracownicy mogą po prostu więcej zarabiać, a zatem ten przysłowiowy Kowalski i Nowak mogą w domu poczuć wzrost PKB.

Gdy mówimy o analizach dotyczących wzrostu wpływu tej inwestycji na produkcję krajową, to warto wspomnieć o tym, że to nie jest tak, że ta metodologia to... Poza aspektem stricte analitycznym i modelem przepływów międzygałęziowych, na którym się opierała firma tworząca dla nas podstawowe raporty, było to weryfikowane przez pryzmat 5 portów lotniczych: Monachium, Hongkong, Frankfurt, Amsterdam i Seul, które – podobnie jak teraz planowane lotnisko pod Baranowem – będą poważnie rozbudowywane lub będą miały charakter projektu greenfieldowego. Każdorazowo było weryfikowane to, na ile te benchmarkowe projekty się rozwijały. I trzeba

sobie powiedzieć, że w sytuacji gdy my mówimy, że nasze wzrosty będą rzędu 70 czy kilkudziesięciu miliardów złotych, to tam te wzrosty produkcji były na poziomie od 100 do 150 miliardów, mówimy tu o perspektywie 15 lat od rozpoczęcia działalności. To jest informacja o tym, że nasze założenia są i tak dość konserwatywne, bym powiedział. To samo dotyczy liczby miejsc pracy. W odniesieniu do tych przykładowych lotnisk, które były brane jako benchmarki do naszego badania, jest taka informacja, że te lotniska wygenerowały od 280 do 460 tysięcy nowych miejsc pracy. My, gdy mówimy o liczbie od 240 do 280 tysięcy, znowu tak naprawdę plasujemy się dość konserwatywnie, poniżej lotniska, które miało najniższą ich liczbę, po to, żeby nie rodzić jakichś mega... nie stwarzać wrażenia megalomanii czy nie stwarzać wrażenia, że obiecujemy rzeczy, które nie do końca mają szansę się wydarzyć.

Poza aspektem makroekonomicznym warto wspomnieć o tym, że CPK dba o to, żeby ten wzrost bardzo konkretnie przełożył się również na rozwój regionu, w którym funkcjonujemy. Prowadzimy wiele analiz, które pomagają nam zrozumieć, jak ta inwestycja może wpłynąć chociażby na finanse gmin, na których będzie położona inwestycja. Wprawdzie jeszcze nie mamy ostatecznych wyników, ale już możemy powiedzieć, że te analizy są bardzo optymistyczne. Być może poziomu gminy Kleszczów nie uzyskamy dzięki tej inwestycji, ale na pewno nastąpi znaczny wzrost dochodów tych gmin. Myślę, że to się bardzo przełoży na korzyści dla mieszkańców.

Już dzisiaj, żeby umożliwić mieszkańcom odczucie tych zmian, staramy się różnymi programami społecznymi wspierać lokalne społeczności, tak aby ten na pewno trudny okres kilku lat samej budowy był dla nich w jakiś sposób łatwiejszy do zniesienia. Na pewno jest tak, że rozwój regionu, który się będzie dokonywał wokół lotniska, powstawanie stref logistycznych, które tu będą miały miejsca, oraz stref, w których są przetwarzane wysokie technologie... To na pewno będzie miało miejsce i region, społeczność lokalna z tego skorzysta. Bardzo dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję.

Centralny Port Komunikacyjny jako koło zamachowe gospodarki, ale też projekt, który będzie miał ogromny wpływ na wzrost dochodów gmin i na rozwój regionalny.

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze.

Proszę, teraz pan Michał Jasiak, zastępca dyrektora do spraw analiz, Biuro Strategii i Planowania, Projektowania i Inżynierii Podprogramu Kolejowego, prezentacja „Zwalczanie wykluczenia transportowego – podstawowa funkcja programu kolejowego CPK”.

**ZASTĘPCA DYREKTORA BIURA  
STRATEGII I PLANOWANIA,  
PROJEKTOWANIA I INŻYNIERII  
PODPROGRAMU KOLEJOWEGO  
W CENTRALNYM PORCIE  
KOMUNIKACYJNYM SP. Z O.O.  
MICHAŁ JASIAK**

Szanowni Państwo!

W dyskusji dotyczącej Centralnego Portu Komunikacyjnego i linii kolejowych planowanych do realizacji często spotykamy się z tezą, że ta inwestycja jest przewymiarowana, że te linie kolejowe nie są potrzebne, że liczby tego nie potwierdzają. Jednak w praktyce my poprzez opracowane przez nas wewnętrznie narzędzie Pasażerski Model Transportowy, służące do wykonywania zaawansowanych prognoz ruchu, sprawdziliśmy i zweryfikowaliśmy tę tezę. Okazało się, że liczby wskazują jednak na coś innego. Poprzez realizację nowych linii kolejowych możemy liczyć na dwukrotne zwiększenie liczby pasażerów kolei dalekobieżnej i regionalnej, z niecałych 50 milionów pasażerów w 2019 r., ostatnim roku przed pandemią, do ponad 120 milionów pasażerów po realizacji wszystkich inwestycji. Na co warto tu zwrócić uwagę? Są to nie tylko pasażerowie kolei dalekobieżnej, ale również pasażerowie kolei regionalnej, ponieważ inwestycja realizowana w tym zakresie służy nie tylko połączeniu największych aglomeracji, służy również aktywizacji małych i średnich miejscowości, przez które przebiega nowa linia kolejowa, i realnemu zwalczaniu wykluczenia transportowego.

Na mapie po lewej stronie widoczne są zielone plamy. Pokazują one obszary, z których dojazd do najbliższej stacji zapewniającej transport dalekobieżny zabiera ponad pół godziny, czasem

nawet godzinę. Poprzez realizację nowych linii kolejowych i inwestycji zaznaczonych tymi niebieskimi kropkami, czyli nowych przystanków, osiągniemy równomierne rozłożenie dostępu do kolei dalekobieżnej w całym kraju, zapewniającej również możliwość dojazdu do ośrodków regionalnych. Liczba miejscowości, które uzyskają dostęp, małych i średnich miejscowości, wzrosnie ze 130 do ponad 160, a w czasie dojazdu samochodem do tych punktów postoju znajdzie się prawie 6 milionów mieszkańców Polski. Również na istniejących stacjach kolejowych zwiększy się ruch, właśnie w tych mniejszych i średnich miejscowościach, takich jak Sieradz, Nowy Sącz, Zawiercie, Jelenia Góra, położonych wcale nie w centralnej części Polski, tylko na obrzeżach. Dzięki realizacji nowych linii kolejowych, dzięki skróceniu czasu przejazdu będzie można zwiększyć ruch na tych stacjach kolejowych dwukrotnie, czasem nawet w większym stopniu.

Ale nie tylko ruch dalekobieżny, nie tylko ruch regionalny, również kontekst międzynarodowy jest istotny w realizacji nowych linii kolejowych. Współpracujemy tutaj i wpisujemy się w kontekst realizacji nowych linii kolejowych dużych prędkości w Europie Środkowo-Wschodniej, łączymy się z siecią kolejową realizowaną przez państwa bałtyckie, a także przez partnerów z kolei czeskich, słowackich czy węgierskich. Warto zwrócić uwagę na to, że Polska w tej sieci linii kolejowych znajduje się w centralnej części. Jesteśmy z jednej strony niezbędnym elementem do tego, żeby ta sieć kolejowa zafunkcjonowała, a z drugiej strony możemy czerpać istotne korzyści z tego, że znajdujemy się w samym środku nowej sieci kolejowej w tej części Europy. Ta sieć kolejowa jest również przygotowana pod dalszy rozwój. Realizując nowe inwestycje, przygotowujemy się na to, żeby móc w prosty sposób podłączyć sieć kolejową ukraińską poprzez realizację inwestycji w linię kolejową między Trawnnikami, Zamościem i granicą państwa z Ukrainą i włączyć w sieć kolei dużych prędkości również takie miasta jak Lwów, w dalszej kolejności Kijów, oferując zarówno możliwości infrastrukturalne po stronie polskiej infrastruktury, jak i standardy techniczne wypracowane przez naszą spółkę, a także wsparcie doradcze w tym zakresie.

Podsumowując, chciałbym zwrócić uwagę na to, że często spotykamy się z tezą, że nowe linie kolejowe zapewniają poprawę dostępu tylko do

dużych miast. Jednak z uwagi na skalę tej inwestycji staramy się, żeby nowe linie kolejowe były jak najbardziej efektywne, żeby służyły zarówno ruchowi dalekobieżnemu, jak i ruchowi regionalnemu, i wpisywały się w kontekst międzynarodowy. Chodzi o to, żeby te linie kolejowe stanowiły, tak jak w przypadku nowego lotniska będącego dodatkową przestrzenią do rozwoju transportu lotniczego, tak jak w przypadku dróg krajowych i programu ich budowy będących nową jakością w transporcie drogowym, podstawę do dalszego rozwoju transportu kolejowego, realną zachętę do podróży i rozwoju Polski w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

#### PRZEWODNICZĄCA MARIA KOC

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze.

Widzę, że pan miał również wypowiedzieć się na temat międzynarodowego znaczenia kolei dużych prędkości. To bardzo proszę.

*(Zastępca Dyrektora Biura Strategii i Planowania, Projektowania i Inżynierii Podprogramu Kolejowego w Centralnym Porcie Komunikacyjnym Sp. z o.o. Michał Jasiak: To już łącznie przedstawiłem.)*

Łącznie. Dobrze.

W takim razie „Program Centralnego Portu Komunikacyjnego jako wzmocnienie bezpieczeństwa państwa”, pan gen. bryg. pil. Dariusz Wroński, były szef Wojsk Aeromobilnych i Zmoryzowanych.

Panie Generale, bardzo proszę.

#### PAN DARIUSZ WROŃSKI

Szanowna Pani Marszałek! Panie Marszałku! Szanowni Państwo!

Muszę zwrócić uwagę na 2 dokumenty, które obligują nas, Polaków, decydentów do inwestycji w bezpieczeństwo Polski. Pierwszym podstawowym obowiązkiem państwa według art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej jest zaspokojenie potrzeb przetrwania, biologicznego funkcjonowania oraz bezpieczeństwa wszystkich obywateli. Państwo na podstawie tego przepisu ma obowiązek zaspokojenia potrzeb bezpieczeństwa i ochrony obywateli za pomocą

egzekwowania i wprowadzania w życie aktów prawnych, czyli musi to zrealizować. Taka formuła. W momencie pojawienia się jakiegokolwiek zagrożenia odpowiednie do tego służby muszą szybko reagować i z jak największą starannością skutecznie zapewniać bezpieczeństwo całego społeczeństwa, wszystkich mieszkańców Polski. Oczywiście do wypełnienia tych zadań państwo musi posiadać odpowiedni potencjał bezpieczeństwa narodowego, a więc potencjał obronny, ochrony, społeczny, gospodarczy, transportowy, energetyczny. Mówimy o tej części potencjału bezpieczeństwa narodowego, w której lokują się m.in. zdolności transportowe mogące kompleksowo zabezpieczyć operację logistyczną drogą lądową za pomocą infrastruktury drogowej, kolejowej czy powietrznej, i to nie tylko w strefie wewnętrznej państwa, ale również na maksymalnych międzynarodowych dystansach, krótko mówiąc, na zewnątrz. Czyli CPK jako ogromny hub z militarne punktu widzenia stanowił będzie – uwaga – ten sam model zabezpieczenia Polski, jak dywersyfikacja dostaw gazu za pomocą Baltic Pipe. Im szybciej się pojawi, tym szybciej wypełniony zostanie kompleksowy górny poziom zabezpieczenia niezależności narodowej. I to, co chyba bardzo nas parzy, że tak to ujmę kolokwialnie. Im szybciej powstaną warunki do zapewnienia ciągłych i szybkich dostaw i dystrybucji ogromnych ilości sił i środków sojuszniczych, tym prędzej wypełnimy zobowiązania i postanowienia art. 3 traktatu waszyngtońskiego. Co on stanowi? Stanowi, że sami sobie musimy zapewnić siły i środki i stworzyć warunki, aby inni sojusznicy mogli przyjść nam z pomocą, a potem wspólnie walczyć. I oczywiście chodzi też o to, aby nasze środki były kompatybilne ze środkami sojuszniczymi, miały takie same procedury, a infrastruktura była zdolna do przyjęcia w krótkim czasie... A więc ważna jest odpowiednia przepustowość dla statków powietrznych o dużych rozmiarach, masie startowej, nacisku na drogę startową, czyli odpowiednia twardość gruntowa nawierzchni, odpowiednie zaplecze serwisowe i szybka dystrybucja.

I jest pytanie, które ciśnie się każdemu, kto w tym temacie w ogóle się porusza. Czy wszystkie lotniska w Polsce mogą w stu procentach zabezpieczyć procedurę startów i lądowań oraz sprawnie przeprowadzić procesy logistycznego zabezpieczenia wojska? Posłużyłem się

najnowszym, najświeższym przykładem: lotnisko w Jasionce pod Rzeszowem. Odpowiedź jest jedna i krótka: no, nie da się, nie da się w pełni wykorzystać i zabezpieczyć wszystkich potrzeb i procedur, które sobie zakładaliśmy lub chcemy przeprowadzić. Dlaczego? W początkowej fazie świetnie sobie radzili, ale nie wszystko dało się tą drogą zrealizować.

Dzisiaj rejon CPK to miejsce, które jest projektowane z naszego punktu widzenia w bezpieczniejszej odległości od wschodniej flanki NATO, strefa zaliczana do infrastruktury krytycznej o podwójnym przeznaczeniu. Oczekujemy, że dzięki powstaniu CPK wojsku zostaną stworzone dogodne warunki do realizacji zadań obronnych w czasie stałej gotowości i w czasie wojny. To są nowe określenia, które są procedowane w tej chwili w Sejmie. Będą mogły lądować samoloty specjalnego przeznaczenia, czyli zarówno z ciężkim sprzętem, ze sprzętem wojskowym, środkami bojowymi, żołnierzami, jak i z pomocą humanitarną. To tam będzie się odbywać ewakuacja rannych i chorych, to będzie miejsce docelowe, ale możliwe też będzie wykorzystanie go do przerzutów w głąb ugrupowania wojsk sojuszniczych, czyli do konkretnych państw. To są zobowiązania sojusznicze, Szanowni Państwo, które Polska jako państwo musi wypełnić.

Chciałbym również zwrócić uwagę na pewne szczególne zadanie, na zadanie związane z funkcją państwa gospodarza w ramach przyjmowania sojuszniczych jednostek wsparcia, czyli to, o czym mówimy popularnie w wojsku HNS, Host Nation Support. Dotyczy to zarówno sprzętu, który organicznie wchodzi w skład jednostek sojuszniczych, jak i wyposażenia. Istnieje konieczność posiadania przez państwo gospodarza odpowiedniego węzła przeładunkowego, rozdzielającego na różne kierunki dostarczany i uzupełniany sprzęt czy wyposażenie do szkolenia bądź działań bojowych, oczywiście także tego, które zostanie utracone w walce.

Szanowni Państwo, to tylko niektóre zadania niezbędne do osiągnięcia przewagi nad przeciwnikiem, a mieszczące się w kategoriach zabezpieczenia logistycznego. Właśnie taką logistykę i sprawną dystrybucję na najwyższym poziomie musi mieć Polska, a z nią Wojsko Polskie. Właśnie CPK daje nam po raz pierwszy taką szansę. Powoduje wzrost odporności systemu transportowego w krytycznym momencie,



zapewnia pełną mobilność wojsk własnych i sojusznicznych, a także całościowo stwarza warunki do bezpiecznego funkcjonowania i życia nas wszystkich w wolnym kraju.

Proszę spojrzeć na tej slajd, na wzrost zdolności ochrony i obrony Polski, a tym samym granicy wschodniej NATO, po spięciu wszystkich projektów i poziomów programów, które w ostatnich latach przyjęła Polska, od kosmosu, poprzez satelity, systemy Patriot, program „Wisła”, program „Narew”, samoloty F-16, F-35, Apache nowo procedowane, po słynne rakiety Piorun, czołgi Abrams, aż do szeregowego żołnierza. CPK wpina się w cały system, który będzie pomagał, wspierał i dawał przewagę nad potencjalnym przeciwnikiem.

Zbliżamy się do końca. Po to konsekwentnie budowany jest polski wielowarstwowy system obrony powietrznej, aby nowoczesne i wielomodułowe uzbrojenie kompatybilne z systemami sojuszników z NATO tworzyło tzw. strefę A2/AD, czyli bańkę antydośćepową, taki swoisty parasol nad Polską, nie do przejścia dla środków napadu powietrznego przeciwnika.

Szanowni Państwo, powiem teraz coś, co bardzo ciekawie wpływa na wielu ludzi, a szczególnie na dyskutantów, którzy się na tym nie znają. Nie da się zniszczyć CPK przysłowiową jedną rakieta, dwiema czy dziesięcioma. Nie da się, po prostu się nie da. Wszystkie rakiety, które idą, na podejściu do polskich granic muszą zostać zniszczone. Ten system nam to umożliwia. Tak więc nie czuję żadnego zagrożenia, powinien on powstać jak najszybciej. Ten system już jest budowany. Dzisiaj minister Błaszczak, pan premier, powiedział na Warsaw Security Forum, że właśnie odpaliliśmy te systemy, które dzisiaj będą chroniły Polskę.

Dziękując za uwagę, podkreślę, że brak CPK jest dzisiaj widoczny, jest to takie brakujące ogniwo w bezpieczeństwie państwa polskiego, a czasu też już brakuje, jak napisałem na slajdzie końcowym. Dziękuję państwu.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Generale.

Centralny Port Komunikacyjny jako ważny element systemu bezpieczeństwa Polski, ale też całej wschodniej flanki NATO – myślę, że

bezpieczeństwo jest ważnym aspektem tej inwestycji.

A teraz pan dyrektor Jarosław Bodulski, dyrektor Biura Analiz Środowiskowych Podprogramu Lotniskowego. Temat wystąpienia: „Standardy ochrony środowiska w procesie inwestycyjnym CPK”.

Bardzo proszę.

**DYREKTOR BIURA  
ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH  
PROGRAMU LOTNISKOWEGO  
W CENTRALNYM PORCIE  
KOMUNIKACYJNYM SP. Z O.O.  
JAROSŁAW BODULSKI**

Dzień dobry wszystkim państwu.

Pani Marszałek! Panie Marszałku! Szanowni Państwo!

Kilka słów na temat standardów związanych z ochroną środowiska. Możemy je podzielić na 2 grupy, te, do spełnienia których jesteśmy zobligowani, czyli wymogi polskiego prawa oraz prawa Unii Europejskiej, i te, które chcemy spełnić jako nowoczesny inwestor, związane z certyfikowaniem lotniska, terminala czy budynków terminala lotniska, a także z planami zarządzania środowiskiem w trakcie etapu budowy.

Na dziś jesteśmy zobligowani przez polskie i unijne prawo do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed uzyskaniem pozwolenia na budowę. W ramach tej decyzji środowiskowej... Obliguje nas do tego §2 pkt 1 tzw. rozporządzenia kwalifikującego, czyli określającego, jakie przedsięwzięcia wymagają uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W naszym przypadku w związku z tym, że inwestycja jest na dużym obszarze i składa się z wielu elementów, tych elementów, które kwalifikują do uzyskania decyzji, jest dosyć dużo. Takim najważniejszym jest długość dróg startowych, która zgodnie z rozporządzeniem wynosi 2 tysiące 100 m. W naszym przypadku w pierwszej fazie chcemy wybudować 2 drogi startowe o długości 3 tysięcy 800 m. W związku z tym już ten 1 paragraf obliguje nas do tego, żebyśmy uzyskali decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Aby uzyskać decyzję środowiskową, oczywiście trzeba złożyć wniosek do RDOŚ, w naszym przypadku do Regionalnej Dyrekcji Ochrony

Środowiska w Warszawie. W tym celu podjęte zostały kroki związane z przygotowaniem raportu oceny oddziaływania na środowisko, w ramach którego wykonana została pełnoroczna inwentaryzacja przyrodnicza w obszarze planowanego przedsięwzięcia. Na podstawie tej inwentaryzacji oraz na podstawie charakterystyki przedsięwzięcia, czyli tego, co planujemy wybudować, została wykonana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zostały wskazane takie główne elementy, jak działania minimalizujące. Po prostu w miejscach, gdzie okazało się, że są jakieś oddziaływania – w tym przypadku duży obszar powoduje to, że przyroda, która tam jest, tereny, na których będzie realizowana inwestycja, będą musiały być zniszczone – będą wprowadzone działania minimalizujące oraz kompensujące. Dodatkowo jeszcze, żeby kontrolować cały teren, zostanie wprowadzony również monitoring środowiskowy.

Na fotografii widać 1 z tomów raportu środowiskowego. Planujemy jutro mieć wydrukowane wszystkie egzemplarze i jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, to być może jutro nastąpi złożenie wniosku do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Jako ciekawostkę podam, że jest to dosyć duży dokument, składający się z 6 tomów. Łącznie te 6 tomów to jest ok. 5 tysięcy stron tekstu, bez załączników, a załączniki też są obszernie, np. inwentaryzacja przyrodnicza dla bardzo dużego obszaru, której przygotowanie trwało rok, ma ok. 2 tysięcy stron, powtarzam, sama inwentaryzacja przyrodnicza.

Przedstawię kilka działań minimalizujących, które będą wprowadzane przez inwestora w ramach prac przygotowawczych i prac budowlanych oraz w ramach eksploatacji. Te najbardziej istotne, związane z uciążliwością inwestycji, z hałasem, to są ekrany akustyczne, które planujemy zastosować na drogach wykorzystywanych w trakcie etapu budowy. Planujemy także ograniczenie prędkości dla samochodów, co jest związane zarówno z hałasem, jak i z potencjalnym pyleniem, które może powstawać w trakcie budowy.

Patrzmy też na elementy przyrodnicze, czyli wszystkie wycinki czy wszystkie koszenia, które będą wykonywane, będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym specjalistów, którzy będą potrzebni i będą obecni w trakcie prowadzenia prac. Najcenniejsze gatunki, które

zostały znalezione w ramach inwentaryzacji, będą przenoszone. Tutaj mamy 2 takie gatunki, to jest storczyk cuchnący i zaraza błękitnawa. Należy przy tej okazji dodać, że wybór lokalizacji został tak poprowadzony, żeby uniknąć wrażliwych terenów, czyli jesteśmy z dala od parków narodowych czy obszarów Natura 2000, w bezpiecznej odległości. Tak że te wszystkie elementy zostały już na pierwszym etapie przewidziane. A w tym przypadku wprowadzamy działania minimalizujące, które są zapisane w raporcie środowiskowym i najprawdopodobniej będą również miały swoje odzwierciedlenie w decyzji środowiskowej. Będziemy również przenosić i odbudowywać gniazda bociana białego, których jest dosyć sporo na tym obszarze. Będziemy również prowadzić działania minimalizujące na etapie eksploatacji, związane z zapobieganiem kolizji ptaków ze statkami powietrznymi. To jest nie tylko element minimalizujący zapewniający bezpieczeństwo zwierzętom, ale również element minimalizujący zapewniający bezpieczeństwo samego ruchu lotniczego.

Tu jest mapka pokazująca proponowaną lokalizację punktów monitoringu hałasu już w trakcie eksploatacji. Przewidujemy również monitoring drgań, który będzie prowadzony na etapie budowy, monitoring zanieczyszczenia powietrza, monitoring przyrodniczy. Gady, płazy, ryby, te wszystkie gatunki, które tam w tym momencie żyją, będą przenoszone poza obszar inwestycji w sposób bezpieczny i pod nadzorem przyrodniczym.

Dodatkowo, można powiedzieć, taka ciekawostka: widzimy, tutaj kolorem różowym zaznaczony jest obszar naszego przedsięwzięcia, w centralnej części jest lotnisko, ale do zakresu przedsięwzięcia, dla którego uzyskujemy decyzję środowiskową, wchodzi jeszcze linie kolejowe, drogi dojazdowe do lotniska. To powoduje, że częściowo jesteśmy zmuszeni do przełożenia kilku odcinków rzek. Oczywiście staraliśmy się również tu stosować działania minimalizujące. Jednak w związku z tym, że pogarszamy warunki bytowania zwierząt w tych rzekach na tych odcinkach, zaproponowaliśmy kompensację na odcinkach poza obszarem lotniska. Tu na zdjęciu jest widoczna pozostałość po budowie jazu, którą będziemy chcieli rozebrać, żeby poprawić przepustowość, polepszyć byt zwierząt, które występują



akurat w tej rzece. To jest Pisia Gągolina, która otacza obszar lotniska od strony wschodniej. Dziękuję za uwagę.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze, za wystąpienie na temat standardów ochrony środowiska w procesie inwestycyjnym Centralnego Portu Komunikacyjnego.

A teraz poproszę panią dyrektor Katarzynę Dobrońską, dyrektor Biura Relacji z Otoczeniem Inwestycji, a temat to „Rola i standard dialogu społecznego w procesie inwestycyjnym Centralnego Portu Komunikacyjnego”, coś, co wzbudza bardzo wiele emocji.

Pani Dyrektor, oddaję pani głos.

**DYREKTOR BIURA RELACJI  
Z OTOCZENIEM INWESTYCJI  
W CENTRALNYM PORCIE  
KOMUNIKACYJNYM SP. Z O.O.  
KATARZYNA DOBRŃSKA**

Bardzo dziękuję.

Szanowni Państwo!

Centralny Port Komunikacyjny to największy program infrastrukturalny w Polsce. Przy jego realizacji kwestią kluczową jest dialog z otoczeniem inwestycji i nie może być inaczej. Staramy się, żeby nasza komunikacja cechowała się transparentnością co do procesu inwestycyjnego, żeby wszystkie przekazywane informacje były dostępne lokalnej społeczności, angażujemy lokalną społeczność we wszystkie kluczowe procesy. Jak można było odnotować w prelekcjach moich poprzedników, jesteśmy jako Centralny Port Komunikacyjny w kluczowym momencie, kiedy wiele bardzo istotnych procesów spotyka się w jednym punkcie, mam tu na myśli powstanie planu generalnego, strategii rozwoju obszaru otoczenia czy też, jak wspominał mój poprzednik, całego olbrzymiego raportu oceny oddziaływania na środowisko i wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W te wszystkie procesy zaangażowane są lokalne społeczności.

Oprócz tego nasza komunikacja stawia na to, żeby być w bezpośrednim kontakcie

z mieszkańcami. Staramy się komunikować na wszystkie możliwe sposoby, m.in. jesteśmy dostępni za pomocą poczty elektronicznej, infolinii, wysyłamy mnóstwo listów, które są dostarczane mieszkańcom, są to listy nie tylko od spółki, ale ich autorem jest także pełnomocnik rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego. Dostarczamy ulotki, druki informacyjne. Relatywnie od niedawna mamy również program telewizyjny, za pośrednictwem którego przekazujemy najważniejsze informacje na temat Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jesteśmy oczywiście dostępni w mediach społecznościowych, na spotkaniach on-line organizowanych dla mieszkańców. Mamy za sobą także szereg spotkań z mieszkańcami na żywo, również spotkań organizowanych indywidualnie z mieszkańcami. I nad tym chciałabym się chwilę dłużej pochylić w ramach oczywiście dostępnych mi 5 minut.

Dla nas inwestycja to nie tylko olbrzymia infrastruktura i korzyści, które będą z niej płynęły, ale także każdy indywidualny mieszkaniec i jego perspektywa patrzenia na nasz proces inwestycyjny, na nasz projekt. Od lutego bieżącego roku na obszarze inwestycji są obecni specjaliści do spraw relacji z otoczeniem, tzw. opiekunowie obszaru, którzy chodzą od drzwi do drzwi, pukają do mieszkańców i forma ich pracy jest ukształtowana niemal bezpośrednio przez mieszkańców. Na podstawie badań i bezpośrednich spotkań z mieszkańcami wiedziliśmy, co jest im potrzebne, ponieważ sygnalizowali nam swoje oczekiwania, wiedziliśmy, że potrzebują ściślejszego kontaktu, takiego twarzą w twarz z przedstawicielami spółki. Potrzebowali oni szeregu informacji na temat procesu inwestycyjnego, harmonogramu, ale przede wszystkim informacji związanych z nieruchomościami, czyli z przystąpieniem do uruchamiania przez nas programu dobrowolnych nabyć, także całego procesu wywłaszczeniowego. Sygnalizowali nam również wiele indywidualnych spraw, które staramy się za pośrednictwem opiekunów obszaru przekazywać spółce i wracać z satysfakcjonującą danego mieszkańca odpowiedzią. Dzięki temu spółka również może sprawniej działać w terenie we współpracy z mieszkańcami, dzięki temu pracujemy w dialogu, dotyczy to prac przygotowawczych, które są w trakcie realizacji, a także zbieramy dokumenty, które pozwalają mieszkańcom przystąpić do programu

dobrowolnych nabyć. Pilnujemy całego procesu związanego z programem i jest to dla nas szalenie istotna kwestia.

Myszę, że formę dialogu i proces komunikacyjny spółki można zobrazować, wiele tu mówią liczby. Chciałabym tu kilka z nich przywołać. Liczby będą dotyczyły okresu od 2021 r. Jeżeli chodzi o teren lotniska, to odbyło się 58 spotkań z jednostkami samorządu terytorialnego i podmiotami im podległymi, 26 spotkań w ramach społecznej odpowiedzialności biznesu, 14 spotkań otwartych, a w ramach 4 webinarów zebrałiśmy przed ekranami komputerów 772 osoby, które mogły zadawać pytania bezpośrednio ekspertom ze spółki. Jeżeli chodzi o wspomniane przeze mnie przed chwilą spotkania indywidualne z mieszkańcami, to od lutego bieżącego roku odbyliśmy ponad 800 spotkań i ta liczba ciągle rośnie, codziennie odbywamy wiele takich spotkań. Jeżeli chodzi o obszar inwestycji kolejowych, to jest to 281 spotkań z mieszkańcami w województwach, 391 spotkań z przedstawicielami samorządów z terytorium naszych inwestycji kolejowych i ponad 300 spotkań z interesariuszami branżowymi. Mam nadzieję, że te liczby mówią same za siebie. Ten dialog jest dla nas szalenie istotny, przykładamy do niego olbrzymią wagę i myślę, że liczba spotkań również to dokumentuje. Dziękuję serdecznie.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Dziękuję, Pani Dyrektor.

Pan dyrektor Michał Leszczyński, dyrektor Biura Strategii i Planowania Podprogramu Aerotropolis i Rozwój, a temat to „Pozytywne zmiany w prawach właścicieli nieruchomości przeznaczonych na inwestycje celu publicznego”.

Proszę bardzo.

**DYREKTOR BIURA STRATEGII  
I PLANOWANIA PODPROGRAMU  
AEROTROPOLIS I ROZWÓJ  
W CENTRALNYM PORCIE  
KOMUNIKACYJNYM SP. Z O.O.  
MICHAŁ LESZCZYŃSKI**

Dzień dobry państwu.

Przedstawię, tak jak pani marszałek wskazała, temat związany z nabywaniem nieruchomości

na cele publiczne z krótkim dodatkiem, dotyczącym działań spółki w obszarze tzw. programu dobrowolnych nabyć.

Procedowana jest obecnie na etapie senackim reforma odszkodowań za wywłaszczenie, która ma 3 cele. Po pierwsze, ma ona na celu powiązanie wysokości odszkodowania z wartością wywłaszczonego majątku i powiązanie go w każdym przypadku, nie zaś w niektórych przypadkach, tak jak jest obecnie. Po drugie, reforma ta ma na celu zapewnienie każdej wywłaszczanej osobie bonusu umożliwiającego odtworzenie centrum życiowego czy centrum aktywności gospodarczej. Po trzecie, ma ona na celu zwiększenie ochrony nieruchomości zamieszkałych, zwiększenie ochrony osób zamieszkujących nieruchomości, które są wywłaszczane. Do tego celu mógłbym dodać czwarty cel: reforma zmierza do tego, żeby polskie rozwiązania były oparte na tych rozwiązaniach, które w sposób powszechny stosowane są w całej Europie, odchodzi od rozwiązań, które są stosowane wyłącznie w Polsce i nie są znane w innych krajach europejskich.

Jeśli chodzi o zakres przedmiotowy tej reformy, to ona nie dotyczy wyłącznie programu CPK. Jest to reforma o charakterze powszechnym, dotyczy każdego przypadku wywłaszczenia w Polsce, również tego, gdy wywłaszcza jednostka samorządu terytorialnego. Mogę tu dodać, że projekt ten uzyskał pozytywną opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, uwzględniono w toku prac jeden z postulatów samorządowych. Reforma dotyczy również wszystkich przypadków wywłaszczeń, niezależnie od tego, czy następuje na podstawie specustawy, czy ogólnych przepisów, i również wszystkich rodzajów wywłaszczeń tzw. ochronnych, dotyczących np. zabytku czy formy ochrony przyrody.

Jeśli chodzi o kontekst konstytucyjny tej reformy, to podstawową regulacją jest przepis art. 21 ust. 2, który nakazuje w przypadku wywłaszczenia ustalenie i wypłacenie słusznego odszkodowania. Taka najbardziej kompleksowa wypowiedź Trybunału Konstytucyjnego z roku 2004 wskazuje, że słuszne odszkodowanie to odszkodowanie związane z wartością wywłaszczonej nieruchomości. To, jak ta sytuacja wygląda w obecnym stanie prawnym, przed reformą, ilustruje poniższy wykres. Po lewej stronie macie państwo przykład zastosowania tzw. zasady korzyści, czyli osoba, której nieruchomość ma

wartość rynkową X, uzyskuje w wyniku odszkodowania wielokrotność tej wartości. W przypadku inwestycji drogowych jest to cztero-, a nawet dziesięciokrotność w typowym przypadku. Zaś osoba, która jest wywłaszczana, nie może skorzystać z zasady korzyści – dotyczy to budynków mieszkalnych, budynków, w których pracują przedsiębiorcy – uzyskuje tytułem odszkodowania wyłącznie 100% wartości rynkowej tej nieruchomości, efektywnie więc na odszkodowaniu traci. Można w tym kontekście wskazać na drugi przepis konstytucji, który jest ważnym filarem tej reformy, art. 32: wszyscy są wobec prawa równi.

Co wprowadza ta reforma? Po pierwsze, wszystkie osoby wywłaszczane uzyskują odszkodowanie oparte o wartość rynkową nieruchomości, bez uwzględnienia celu wywłaszczenia. Zatem to, jaką wartość ma nieruchomość, wynikającą z planu miejscowego czy decyzji o warunkach zabudowy, czy też jej faktycznego sposobu użytkowania, bez uwzględnienia celu wywłaszczenia, jest podstawą przyznania odszkodowania i od takiego odszkodowania każda osoba wywłaszczana dostanie bonus finansowy. Ten bonus od części gruntowej wynosi 20%, w kolejnych przypadkach, jak można zobaczyć, od części dotyczącej wszelkich naniesień na grunt wynosi dodatkowo 40%. Tutaj ważne zastrzeżenie, którego nie ma na slajdzie. W przypadku gdy wywłaszczamy budynek mieszkalny, jest on w bardzo złym stanie technicznym i nawet ten bonus 40% nie wystarcza do odtworzenia sytuacji mieszkaniowej, procedowana ustawa przewiduje specjalny tryb ustalenia wysokości odszkodowania, oparty o liczbę osób zameldowanych w tym budynku czy w tym lokalu, który umożliwia zwiększenie tego odszkodowania nawet dwu-, trzykrotnie, jeżeli jest to uzasadnione potrzebami osób tam zamieszkałych. W przypadku lokali mieszkalnych bonus wynosi również 140% wartości. Wszystkie te osoby wywłaszczane, niezależnie od tego, czy jest to wywłaszczenie gruntów, np. gruntów rolnych, czy wywłaszczenie nieruchomości zabudowanej, czy lokalu, uzyskują ponadto w wyniku tej reformy możliwość ubiegania się o naprawienie szkody rzeczywistej wywołanej wywłaszczeniem, szkody rzeczywistej, czyli uszczerbku w majątku dokonanego w wyniku wywłaszczenia.

Niezależnie od prowadzonej reformy – to wymaga podkreślenia – 2 października weszły

w życie przepisy, które ustanawiają podstawy prawne do prowadzenia przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny programu dobrowolnych nabyć nieruchomości, który jest programem zakładającym umowne dobrowolne nabywanie gruntów pod inwestycje CPK objętych tzw. rozporządzeniem obszarowym. Obecnie zgodnie z nowymi regulacjami prawnymi w programie dobrowolnych nabyć nieruchomości można uzyskać za nieruchomość cenę, która w sposób istotny przekracza wartość rynkową nieruchomości. Sposoby ustalenia ceny są tutaj szczegółowo wymienione na slajdzie, to są m.in. te metody, które stosuje się przy wywłaszczeniu, ale też kilka innych. Chcę również wspomnieć, że przy okazji programu dobrowolnych nabyć działa również instytucja umożliwiająca ustanowienie renty dla osoby, która zaprzestaje działalności rolnej, jest też wiele innych działań osłonowych czy pomocowych dla właścicieli nieruchomości, takich jak szkolenia, wsparcie logistyczne przy przeprowadzce czy wsparcie przy czynnościach prawnych. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze, za wyczerpujące informacje.

Teraz pan dyrektor Jerzy Sawicki, dyrektor Biura Prawnego CPK, a temat to „Nowy sposób prowadzenia inwestycji publicznych”.

Proszę bardzo.

**DYREKTOR BIURA PRAWNEGO  
W CENTRALNYM PORCIE  
KOMUNIKACYJNYM SP. Z O.O.  
JERZY SAWICKI**

Pani Marszałek! Szanowni Państwo!

Chciałbym państwa zabrać trochę do kuchni CPK. Tutaj koledzy i koleżanka mówili o tym, jak kontaktujemy się z osobami, które są zainteresowane naszą inwestycją. A ja chciałbym powiedzieć o współpracy z tymi podmiotami, bez których my tej inwestycji nie wykonamy, czyli z wykonawcami. Mówię szczególnie o tym etapie, kiedy – jak to pan powiedział – będzie bardziej widowiskowo, kiedy będziemy budować, będziemy tworzyć lotnisko i drogi kolejowe.

Na początku chciałbym się pochwalić, że CPK...

*(Zakłócenia w trakcie wypowiedzi)*

...Naszą organizację. Staramy się troszeczkę wykraczać poza takie utarte sposoby realizowania inwestycji publicznych w Polsce, szczególnie infrastrukturalnych. Jednym z takich elementów jest szerokie stosowanie umów ramowych. Być może z perspektywy osób niezainteresowanych tematyką infrastrukturalną to nie jest nic szczególnie interesującego albo nic, z czym wiązałyby się jakaś nowość, ale z perspektywy wykonawców jak najbardziej. Umowa ramowa polega na tym, że zanim jeszcze zaczniemy właściwe prace, zapraszamy grupę wykonawców, którzy są zainteresowani tego rodzaju uczestnictwem w naszych pracach, i zanim dajemy im konkretne zlecenie, po prostu wybieramy, selekcjonujemy ich pod kątem ich doświadczeń, pod kątem ich zespołów i stwarzamy sobie taką pierwszą grupę podmiotów, z którymi dopiero potem rozmawiamy o konkretnych zleceniach i zamówieniach. Do czego to prowadzi? Prowadzi to do tego, że te podmioty na tym pierwszym etapie koncentrują się przede wszystkim na zaprezentowaniu swoich możliwości, swojego potencjału, swoich kadr, a nie na stricte wycenie swoich oprac. Dopiero wtedy, kiedy ustalimy sobie tę mniejszą listę podmiotów, z którymi chcemy współpracować, prosimy je o wycenę konkretnego zlecenia. Z doświadczenia wiemy, że to przyspiesza udzielenie ostatecznego zlecenia, to po pierwsze. Po drugie, to powoduje, że jesteśmy dla tych podmiotów bardziej interesującym partnerem do współpracy, ponieważ one wiedzą, że znalazły się już w takiej, nazwijmy to, lidze, w której mogą liczyć na to, że zostaną zaproszone do złożenia oferty, a to też sprawia, że mogą sobie jakoś planować swoje dalsze działania i prace.

Oddźwięk z rynku jest bardzo pozytywny, mamy w tym momencie zawartych ponad 10 takich umów ramowych. Myślę, że to jest sposób współpracy, który na polskim rynku jest pewnym przełomem. Wiemy, że inni inwestorzy idą w tym samym kierunku, też w podobny sposób próbują ustalić swoje relacje z wykonawcami.

Dodam tylko, że obecnie dobre relacje z wykonawcami są kluczowym aspektem każdej inwestycji, czy to publicznej, czy prywatnej. To podejście partnerskie i takie świadome do wykonawców jest bardzo ważne. Mając to na uwadze,

odchodzimy od takiego zaskakiwania rynku zamówieniami i przetargami. Chcemy z tym rynkiem współpracować i informować zawczasu o tym, co planujemy z zrobić. Temu służą m.in. takie instytucje, jak wstępne konsultacje rynkowe, czyli taki dawny dialog techniczny, albo w ogóle dialog konkurencyjny, w ramach którego np. obecnie wybieramy generalnego projektanta architektury dla lotniska. To są spotkania, które pozwalają, zanim zdefiniujemy nasze wymagania przetargowe, zanim np. dopniemy umowę do samego końca, przedyskutować pewne kwestie z naszymi wykonawcami, z potencjalnymi wykonawcami. Wiemy, że to jest przez naszych wykonawców doceniane, bo oni mają świadomość tego, że ktoś ich wysłucha, nie są zaskakiwani opublikowaną informacją, że mają 30 dni na złożenie oferty, tylko mogą się wypowiedzieć, mogą nam odpowiedzieć. To jest chyba dość ważny element, że zamawiający publiczni zawsze są krok do tyłu za rynkiem, ten rynek się rozwija i wykonawcy mają najczęściej większe doświadczenia z obecnymi swoimi kontraktami i są w stanie nam odpowiedzieć, co nie zadziałało, jakie rozwiązania były problematyczne. Jeżeli jesteśmy w stanie wsłuchać się w te głosy, to jest szansa, że nasze kolejne rozwiązanie, kolejny przetarg będzie bardziej dopracowany.

Była tu już mowa o tym, że pracujemy w ramach zespołów zintegrowanych. Nie da się przygotować tak dużego projektu, dzieląc się na odrębne grupy. Kiedy mamy naszych wykonawców, staramy się z nimi pracować ręką w rękę. To są nie tylko wykonawcy polscy, ale również wykonawcy zagraniczni. Tworzymy z nimi grupy robocze, staramy się wykorzystywać wiedzę poszczególnych ekspertów, a niekoniecznie markę i brand firm, w których oni pracują. W związku z tym formą współpracy są po prostu warsztaty, które pozwalają nam tę wiedzę zasysać od naszych doradców i wykonawców. To się bardzo dobrze sprawdza np. w projektach kolejowych, gdzie ta formuła pracy w grupach roboczych pozwala przyspieszać pracę i przyspieszyć też późniejsze procedury odbiorowe, co oczywiście ma istotne znaczenie z perspektywy naszego napiętego harmonogramu.

Byliśmy w kuchni, a teraz chcielibyśmy wejść do salonu i popatrzeć trochę do przodu, na to, co przed nami. Myślę, że nie tylko przed nami, nie tylko przed CPK, ale w ogóle przed rynkiem infrastrukturalnym w Polsce, a także chyba w całej



Europie, jest pewna zmiana paradygmatów. Tak jak powiedziałem, zamawiający versus wykonawcy to już nie jest chyba najlepsze rozwiązanie, nie jest najlepiej, kiedy my się traktujemy tak, że jesteśmy po 2 stronach barykady i próbujemy ze sobą walczyć zamiast rozmawiać. Mamy takie przykłady płynące z Europy, chociażby z Wielkiej Brytanii, kiedy zamawiający próbują wykonawców jednak integrować, tworzyć razem z nimi sojusze i razem realizować swoje projekty. To jest temat, który dopiero analizujemy, ale mamy bardzo pozytywny odzew z rynku. Prowadzimy w tym zakresie rozmowy także z wykonawcami obecnymi na polskim rynku. Co to konkretnie oznacza? To, że staramy się wszystkich wykonawców przekonać, że ich sukcesem nie jest zrealizowanie wyłącznie ich kontraktu, ale całej inwestycji. Za tym idzie to, że oni są czy powinni być bardziej zmotywowani do tego, żeby wychodzić czasami poza tylko swoją rolę, wspierać pozostałych wykonawców i dzielić się zarówno sukcesem, jak i odczuwać gorzyc porażki, gdy inny z wykonawców sobie nie poradzi. Temat jest skomplikowany i na długą rozmowę, więc nie zdążę go przedstawić w tak krótkim czasie. W każdym razie jest to jakaś przyszłość, są to rozwiązania, które chcielibyśmy wdrażać w naszych projektach, aby móc być takim zamawiającym pierwszego wyboru na rynku infrastrukturalnym w Polsce. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze.

I pan prezes Radosław Włoszek, prezes zarządu Kraków Airport, temat to „Wpływ portu Solidarność na lotniska regionalne”.

Proszę bardzo, Panie Prezesie.

**PREZES ZARZĄDU KRAKÓW AIRPORT  
RADOSŁAW WŁOSZEK**

Dzień dobry.

Pani Marszałek! Państwo Senatorowie! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Moi poprzednicy, pan minister, pan prezes Milczarski i prezes Wojtera, mówili o symbiozie i ja tu chcę dopełnić tę opowieść o symbiozie. Symbioza między portami regionalnymi

a hubem jest bardzo istotna, bo przecież wspólnie będziemy dbać o naszą przestrzeń powietrzną, która jest naszym aktywem i naszym skarbem narodowym. I ani porty regionalne, ani huby sobie nie przeszkadzają, tylko współpracują. I to, co wybrzmiało na początku, myślę, trzeba powtórzyć, to, co powiedział pan prezes Milczarski: inna jest rola portu hubowego przesiadkowego, jakim będzie CPK, Centralny Port Komunikacyjny, a inna jest rola portów regionalnych. Jest to typowy model europejski, światowy.

Pan Marek Pęk przed chwilą wyszedł. Ja podam najbardziej krakowski przykład miasta partnerskiego – Norymbergi. Norymberga to port, który funkcjonuje jako port regionalny obok przecież bardzo dużych hubów niemieckich, takich jak Monachium. Frankfurt jest bardzo dobrze rozwijającym się portem regionalnym, spełniającym swoją rolę portu regionalnego. I taką rolę spełniają u nas porty regionalne, jakim jest także Kraków Airport, ale mamy przecież całą siatkę portów regionalnych.

Opierając się na danych IATA, które państwo znacie z wcześniejszej prezentacji Centralnego Portu Komunikacyjnego, mówimy tu o liczbie 170 milionów pasażerów, którzy będą dodatkowo obsłużeni w roku... podałem tu 2 najbliższe dekady, w portach regionalnych przy funkcjonującym porcie centralnym. To pokazuje, o jakiej liczbie mówimy i co muszą zrobić porty regionalne, jakie zadania stoją także przed portami regionalnymi przy funkcjonującym porcie centralnym. Dlatego porty muszą się rozwijać. W tej sytuacji każdy port regionalny musi mieć swój plan generalny i także port krakowski ma swój plan generalny. Chciałbym tu tylko dodać, że to jest pierwszy port regionalny w Polsce, który miał przyjęty plan generalny i zatwierdzony przez ministra infrastruktury już po decyzji dotyczącej Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Każdy port regionalny musi znaleźć swoją rolę w tym biznesie. Podam tu przykład naszego sąsiada, naszych przyjaciół zza miedzy, czyli z Katowic. Każdy z nas znalazł sobie swoją ścieżkę – my się wyspecjalizowaliśmy w ruchu przewoźników tradycyjnych, nastawionych na tzw. city breaki, na ruch biznesowy, a Katowice znalazły swoją ścieżkę w ramach ruchu cargo i ruchu czarterowego. Tak więc każdy z nas znalazł sobie swoją ścieżkę, ale cały czas jesteśmy portem regionalnym i takim pozostaniemy.

Dodatkowy pozytywny wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na porty regionalne to właśnie jest ta liczba milionów pasażerów, którzy za pośrednictwem portów regionalnych i za pośrednictwem portu centralnego komunikacyjnego będą docierać właśnie do regionów.

Tak jak pan marszałek Marek powiedział, to jest nie tylko dbanie o rozwój gospodarczy Polski, ale także – mówię na przykładzie Krakowa – rozwój Małopolski i rozwój naszych regionów. Żeby to zrealizować, musimy się rozwijać. Każdy port regionalny ma swój plan rozwojowy, także port krakowski. Tak jak pan dyrektor Kowalski powiedział, wokół inwestycji lotniczych jest dyskusja, także w portach regionalnych jest dyskusja, ale konsekwentnie realizujemy inwestycje. Realizujemy obecnie rozbudowę płyty postojowej, jesteśmy na zakończeniu postępowania przetargowego, jeśli chodzi o wybór terminala cargo, jesteśmy w trakcie postępowania o uzyskanie decyzji środowiskowej w związku z nową drogą startową. Tak jak plan generalny zakłada, zgodnie z przepisami to są co najmniej 2 dekady, czy co najmniej 20 lat dla portu... Tak więc my budujemy nie tylko dla dzisiejszych pasażerów, ale i dla przyszłych pokoleń – zarówno port komunikacyjny centralny, jak i port regionalny.

Jak pan generał powiedział, porty regionalne nie tylko spełniają rolę gospodarczą o różnej specyfice – jak mówiłem, huby i porty przesiadkowe – ale i są istotne, jeśli chodzi o cele bezpieczeństwa. Lotnisko w Balicach jest tego najlepszym dowodem, wiemy, jakie ma to olbrzymie znaczenie. I jeszcze jedno słowo, które nie wybrzmiało... One pełnią bardzo ważną rolę z punktu widzenia medycznego. Przecież „Akcja serce”, w co zaangażowany jest cały system lotniczy Pogotowia Ratunkowego funkcjonujący na terenie wielu portów... Ostatnie miesiące, jak pani marszałek podkreśliła, czyli agresja Rosji na Ukrainę, pokazały, że lotniska także... Centralny Port Komunikacyjny i porty regionalne pełnić będą olbrzymią rolę humanitarną w dzisiejszym świecie. Te aspekty bardzo są bardzo ważne i trzeba je podkreślić.

Na zakończenie chciałbym powiedzieć... Prezes Wojtera tu mówił o II kwartale 2022 r., o odradzaniu się portów. Pozwolę sobie tutaj z dumą zaprezentować to najwyższej stojące ogniwo w aktywach PPL. Port lotniczy w Krakowie za pierwsze trzy kwartały obsłużył 5,5 miliona pasażerów. Zrealizowaliśmy plan, który

zakładaliśmy pierwotnie. Kiedy przygotowaliśmy te budżety, to, jak pamiętamy, wszyscy chodziliśmy jeszcze w maseczkach, w tamtym roku. Zrealizowaliśmy ten plan i zakładamy, że na koniec roku osiągniemy ponad 7 milionów, co będzie drugim wynikiem w historii tego lotniska. To pokazuje tę siłę odradzania, o której mówił minister Horała i prezesi. Nie byłoby tego, gdyby nie bardzo mocno rozbudowana siatka lotnicza LOT-u z Krakowa – m.in. do Nowego Jorku, o czym mówił pan prezes, do Chicago.

To, co spina klamrą – na zakończenie – i co ma bardzo istotne znaczenie z punktu widzenia portu partnerskiego dla CPK, czyli Incheon, bo on będzie... Myśmy mieli przyjemność być we wrześniu gospodarzem światowej konferencji w zakresie *customer experience*, a kolejnym gospodarzem będzie właśnie port Incheon, czyli koreański partner spółki CPK i lotniska CPK. To jest to, co spina klamrą... Chodzi o doświadczenie i o przywiązanie pasażera do lotniska, do linii. Każdego dnia się tego uczymy i się doskonalimy, tak aby na naszych portach dzisiaj funkcjonujących to jak najlepiej rozwinąć, wychodzić naprzeciw oczekiwaniom pasażerów. To, co ma do zaoferowania pasażerom Centralny Port Komunikacyjny, to możliwość sprostania wszystkim wymaganiom, jakie pasażer będzie miał wobec najnowocześniejszego lotniska, które zostanie wybudowane. I tego mogę życzyć. Bardzo dziękuję za zaproszenie, a całej branży awiacyjnej życzę powodzenia.

#### PRZEWODNICZĄCA MARIA KOC

Bardzo dziękuję.

To, co bardzo istotne i co powiedział pan prezes, porty regionalne i huby nie przeszkadzają sobie, nie rywalizują ze sobą – mają inne zadania, inne role. To bardzo ważne zdanie także w kontekście obaw, że CPK zaszkodzi rozwojowi regionalnych portów lotniczych.

Bardzo dziękuję.

I teraz proszę o zabranie głosu pana dyrektora Franciszka Łabnę, zastępcę dyrektora Biura Współpracy Międzynarodowej Centralnego Portu Komunikacyjnego. Prezentacja: „Znaczenie CPK poza Polską – ujęcie regionalne, unijne i światowe”.

Proszę bardzo.



ZASTĘPCA DYREKTORA BIURA  
WSPÓŁPRACY MIĘDZYNARODOWEJ  
W CENTRALNYM PORCIE  
KOMUNIKACYJNYM SP. Z O.O  
**FRANCISZEK ŁABNO**

Dziękuję, Pani Marszałek.

Panie Marszałku! Szanowni Państwo!

Postaram się w te krótkie 5 minut wpisać projekt CPK w ramy regionalne, unijne i światowe i udowodnić tezę, że jest to projekt o znaczeniu nie tylko krajowym, ale również, w tych 3 wymiarach, ponadkrajowym.

CPK jako program regionalny. Bardzo wiele argumentów już dzisiaj tu wybrzmiało, dyrektor Jasiak mówił o tym, że nasz projekt jest niejako zwornikiem projektów regionalnych realizowanych zarówno w krajach Grupy Wyszehradzkiej... Chodzi o projekt KDP V4, którego Polska jest częścią, ale także o znany szeroko projekt Rail Baltica realizowany w państwach bałtyckich. Ta mapa, myślę, bardzo wyraźnie pokazuje jedną rzecz – że bez infrastruktury realizowanej w ramach podprogramu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego te projekty w sposób znaczący tracą swoją wartość dodaną. CPK zdecydowanie jest integratorem regionu, jeśli chodzi o podprogram kolejowy, i bardzo wzmacnia regionalne *connectivity*. Oczywiście nie bez znaczenia jest tu sam port lotniczy „Solidarność”, który będzie stanowił, jak wspominał już prezes Milczarski, pierwszy w regionie hub przesiadkowy umożliwiający podróże na dalekie dystanse 180 milionom mieszkańców tego regionu.

To są rzeczy bardzo oczywiste, mam wrażenie, ale chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt naszej współpracy na poziomie regionu. My, myśląc o regionie, patrzymy dużo szerzej niż na samą infrastrukturę transportową. My postrzegamy możliwości regionu Europy Środkowo-Wschodniej jako odpowiedź na bardzo wiele problemów trapiących dzisiaj międzynarodowe przewozy kolejowe pasażerskie na dalekich dystansach. To jest problem bardzo szeroko opisany w literaturze. Wspomnę, że Komisja Europejska właśnie opublikowała plan działań na rzecz wzmocnienia międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich. No, doskonale wiemy, jakie te bolączki są. To jest niedostateczna przepustowość dla przewozów międzynarodowych, to są wysokie stawki dostępu, to jest brak interoperacyjności, to jest brak

platform do rezerwacji i zakupu biletów itd. Te problemy są liczne i można by je wymieniać w nieskończoność.

My jako region mamy tutaj bardzo istotną przewagę, to znaczy mamy, powiedziałbym, rentę późnego rozwoju. Z powodu tego, że dziś nie istnieje w zasadzie ani 1 km linii kolei dużych prędkości w Europie Środkowo-Wschodniej – ale wszystkie te kraje jednocześnie mają plany rozwoju, które są w gruncie rzeczy na bardzo podobnym poziomie, na bardzo podobnym etapie, tj. wychodzimy powoli z fazy planistycznej w fazę projektową – region Europy Środkowo-Wschodniej może być tzw. testbedem, czyli obszarem do przeprowadzenia eksperymentu pod tytułem: jak zbudować efektywny i przyjazny pasażerowi system kolei dużych prędkości w regionie? I dokładnie temu służy współpraca, którą podejmujemy zarówno w formatach wielostronnych, np. w ramach grupy roboczej KDP V4, jak i formatach bilateralnych w ramach naszych kontaktów np. z RB Rail, Spáva železnic czy innymi zarządcami infrastruktury kolejowej w regionie. My już zastanawiamy się, co możemy zrobić ponad czystą koordynację naszych planów, my już patrzymy, jakie synergje możemy w przyszłości wygenerować dla regionu i jakie synergje możemy uzyskać np. ze stosowania jednolitych standardów technicznych dla kolei dużych prędkości. Ze wspólnego planowania i prognozowania ruchu kolejowego, ze wspólnego prognozowania przyszłej potrzebnej przepustowości dla przewozów międzynarodowych, aż po tak zaawansowane pomysły jak np. koordynacja przyszłych zakupów sprzętu czy taboru... Wszystkie te rzeczy omawiamy już teraz bardzo intensywnie z naszymi partnerami z regionu, bo uważamy, że będziemy w stanie – tymi naszymi projektami, które będziemy się starać jako CPK w maksymalny sposób koordynować – udzielić odpowiedzi na te trapiące dzisiaj Europę i transport kolejowy problemy.

Jak istotny jest to projekt w ujęciu regionalnym? Myślę, że pokazuje to ta mapa. Sieć TEN-T w regionie Europy Środkowo-Wschodniej obejmuje dzisiaj, na podstawie propozycji nowego rozporządzenia TEN-T, w zasadzie wszystkie linie kolejowe, główne linie kolejowe realizowane przez CPK. Tutaj istotnym wyjątkiem jest linia z Lublina w stronę Lwowa, którą... Będziemy się starali przekonać Komisję Europejską do tego, żeby wpisać ją do sieci TEN-T, gdyż uważamy,

że w obecnej sytuacji jest to linia absolutnie kluczowa i o priorytetowym znaczeniu, która może ułatwić wywóz towarów z Ukrainy, która może przeciwdziałać blokadzie Morza Czarnego. Ta linia ze Lwowa, podkreślę, prowadzi w tej chwili, na podstawie tej nowej propozycji Komisji Europejskiej, do portu w Konstancy. Jest to też linia, która w zasadzie mogłaby połączyć 2 akweny, czyli Morze Bałtyckie i Morze Czarne.

CPK jako projekt unijny. Myślę, że to jest teza dość prosta do udowodnienia, a do udowodnienia tej tezy niech posłużą mi 3 cytaty ze „Strategii na rzecz zrównoważonej inteligentnej mobilności”, opublikowanej w 2020 r. Otóż cele tej strategii mówią o tym, że ruch kolei dużych prędkości w Europie ma się podwoić do 2030 r. i potroić do 2050 r., a także że do 2030 r. regularny transport zbiorowy na trasach poniżej 500 km będzie neutralny pod względem emisji CO<sub>2</sub>. No, jaki jest lepszy sposób na realizowanie tych celów niż budowa po prostu nowej infrastruktury kolei dużych prędkości? My mamy zaplanowane 2 tysiące km linii takiej infrastruktury, a razem z regionem tych linii było prawie 4 tysiące km. Jest to bardzo prosta droga do realizacji tego celu. Tego celu raczej nie da się osiągnąć poprzez zwiększanie obłożenia pociągów czy, nie wiem, zaoferowanie lepszej oferty przewozowej. Po prostu musimy te nowe linie wybudować.

Tu kilka celów wypisanych z polityki dotyczącej transeuropejskiej sieci transportowej. Jeśli spojrzymy, jak wyglądają te główne hasła, te główne cele polityki TEN-T, to zauważymy, że program kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego absolutnie się w nie wpisuje i pomaga je realizować. Po pierwsze, spójność i dostępność. Walka z wykluczeniem transportowym oczywiście jest jednym z głównych celów statutowych naszego programu.

Po drugie, zrównoważoność. Oczywiście kolej generuje nieporównanie mniej zewnętrznych kosztów transportu w porównaniu do transportu drogowego czy lotniczego. Tak więc stworzenie 2 tysięcy km nowych linii kolejowych w oczywisty sposób pomaga zrealizować ten cel.

Dalej: konkurencyjność – w znaczeniu konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych trybów transportu. Po wybudowaniu tych 2 tysięcy km linii kolejowych... Możemy zaryzykować tezę, że te nowe atrakcyjne czasy przejazdu będą bardzo konkurencyjne wobec transportu drogowego – z pewnością – ale również

wobec lotów krótkodystansowych na niektórych relacjach na rynku krajowym, ale i być może na niektórych relacjach w regionie.

Dalej: multimodalność. Nasz projekt jest multimodalny od samego początku. Sam projekt CPK wypłynął z tego założenia, że będzie to węzeł transportowy integrujący ruch drogowy, kolejowy i lotniczy.

Kolejna rzecz: interoperacyjność. Nasze linie będą w pełni interoperacyjne z innymi projektami w regionie. Mówimy tutaj o pełnej elektryfikacji, o europejskim rozstawie szyn, ale także o ERTMS na wszystkich naszych liniach kolejowych.

I transgraniczna mobilność. O tym mówił już dyrektor Jasiak, tak że nie będę powtarzał tych argumentów.

CPK jako projekt międzynarodowy. No, lotnisko CPK w oczywisty sposób będzie oknem na świat, które ma pomóc Polsce sprowadzić inwestycje zagranicznie, wpiąć Polskę, wpiąć kraj i cały region w krwioobieg światowej gospodarki. Chciałbym zwrócić uwagę na inny aspekt, który już dziś pozwala nam na zakwalifikowanie CPK jako projektu międzynarodowego. My już dziś współpracujemy bardzo szeroko ze wszystkimi krajami... Jak państwo widzą na tej mapie, nasz projekt nie ma granic, jeśli chodzi o transfer wiedzy, kompetencji i technologii. My pracujemy bardzo blisko z Incheon Airport, bo tam szukaliśmy najlepszych kompetencji, jeśli chodzi o rozwój lotnisk. My pracujemy bardzo blisko z kolejami francuskimi i hiszpańskimi, gdyż tam zidentyfikowaliśmy liderów w tych obszarach i tam widzimy kompetencje, które mogą być nam po prostu przydatne ze względu, z jednej strony, na działanie w środowisku europejskim, czyli znajomości przepisów miejscowych, unijnych, a z drugiej strony łatwą adaptowalność tych rozwiązań do przyszłego systemu polskiego. Jeśli chodzi o kwestie biznesowe, kwestie zarządzania strategicznego itd., to wybijają się tutaj kraje anglosaskie. Ja wypisałem tutaj tylko niektórych z naszych doradców, z którymi ściśle współpracujemy w ostatnich latach. Myślę, że... Ten slajd z pewnością pokazuje, że mamy w zasadzie tylko jedno kryterium i jeden priorytet, jeśli chodzi o naszą współpracę międzynarodową – poszukiwanie najlepszej wiedzy, kompetencji i technologii niezależnie od tego, gdzie ona się znajduje. Przykładem tutaj może być w zasadzie jedyny obecnie realizowany projekt

greenfieldowy lotniczy, czyli Western Sydney Airport, czyli nowe lotnisko dla Sydney. Bardzo ściśle współpracujemy już od ponad roku z 2 podmiotami realizującymi ten projekt. Ta współpraca komercyjna często przekłada się też na porozumienia na poziomie międzyrządowym. Tutaj, jak państwo widziecie... *Memorandum of understanding* mamy podpisane z Wielką Brytanią, Francją i Hiszpanią oraz aż 2 memoranda mamy podpisane z Republiką Korei. To drugie MoU, tylko napomknę, jest czterostronne – nie tylko między pełnomocnikiem rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego i koreańskim ministerstwem transportu, ale także angażującym obie spółki Incheon Airport i CPK.

Mam nadzieję, że nie przekroczyłem za bardzo czasu. Serdecznie dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Odrobinę, Panie Dyrektorze.  
Bardzo dziękuję.

Szanowni Państwo, wysłuchaliśmy wystąpień 17 prelegentów. Wystąpienia były bardzo ciekawe, wnoszące dużo nowych treści, wiedzy i informacji na temat Centralnego Portu Komunikacyjnego.

O podsumowanie tej debaty poproszę pana ministra Marcina Horałę.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**PEŁNOMOCNIK RZĄDU  
DO SPRAW CENTRALNEGO PORTU  
KOMUNIKACYJNEGO DLA RP  
MARCIN HORAŁA**

Stoję przed niezwykle trudnym zadaniem. Faktycznie bardzo wiele bardzo ważnych spraw... Tak więc trochę jak z karabinu maszynowego postaram się podsumować, przekazać jedną, dwie tezy z każdego wystąpienia, którą warto tutaj zapamiętać.

Pan prezes Wild wspomniał o perspektywie, o prognozie opracowanej przez IATA, Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych, z której wynika, że jeżeli nie zbudujemy CPK, to w perspektywie do roku 2060 stracimy do 850 milionów pasażerów, którzy mogliby być obsłużeni na polskich lotniskach, a nie będą.

A za nimi wszystkimi, za każdym pasażerem idą pieniądze, które on wydaje. On nie wyda ich wtedy w Polsce – wyda je w innych krajach, tam generując wzrost gospodarczy, miejsca pracy czy wpływy w podatkach. To, co szczególnie otwiera oczy, to informacja, że już dzisiaj większość transportu towarowego obsługiwanej drogą lotniczą generowanego przez polską gospodarkę i dla polskiej gospodarki jest obsługiwane poza naszym krajem. I tu znów, za każdą toną przeladowanego towaru idą wpływy z podatków, idzie biznes, a także, co teraz, w dzisiejszych czasach jest szczególnie ważne, idzie geopolityka. To, jak ważne jest zabezpieczenie łańcuchów dostaw, kontrola nad łańcuchami dostaw niezbędnymi dla gospodarki, to, żebyśmy te łańcuchy dostaw mieli logistycznie maksymalnie u siebie, ma ważny wymiar dotyczący bezpieczeństwa ekonomicznego kraju.

Pan prezes Rafał Milczarski, prezes LOT, we właściwej sobie barwnej wypowiedzi stwierdził, że LOT oczekuje CPK jak kania dżdżu. To jest bardzo istotne, Szanowni Państwo. Jeden z argumentów przeciw CPK, który jest formułowany w debacie publicznej, to jest takie wyliczanie LOT-owi, ile on ma samolotów i ile by musiał kupić, żeby przewieźć tych pasażerów itd. No, zgodnie z tą logiką to np. w roku 2022 nie powinniśmy w ogóle podjąć decyzji o budowie portu w Gdyni. Tak? Bo przecież można zapytać, ile te polskie firmy np. handlujące śląskim węglem przeladowują w Pucku, ile we Władysławowie i jakie mają zdolności. No, prawie żadne, więc nie wykorzystają tego portu w Gdyni. No przecież dlatego LOT nie może rozwinąć skrzydeł, bo nie ma gdzie, nie ma tego macierzystego lotniska. To jest odwrotnie, to nie jest tak, że CPK się nie uda, bo LOT nie ma takiego potencjału, żeby CPK zapełnić. Odwrotnie – LOT nigdy nie zbuduje takiego potencjału i pewnie w dłuższej perspektywie w ogóle będzie musiał upaść... No, tak wygląda rynek lotniczy, że na dłuższą metę trzeba się rozwijać, trzeba być dużą linią, która oferuje pełną siatkę połączeń. Tak że jeżeli CPK nie będzie... Ale rynek nie zniknie, pasażerowie nie znikną. Ich po prostu obsłużą inne lotniska, inne linie lotnicze, a nie nasze polskie. Te pieniądze zostaną nie w Polsce, tylko gdzie indziej.

Pan prezes Wojtera, prezes „Portów Lotniczych”, operatora przede wszystkim lotniska Chopina... Jedna teza, którą powinniśmy zapamiętać: nie ma możliwości rozwoju w porcie

lotniczym Chopina. To jest port lotniczy, który został obudowany ze wszystkich stron zabudową mieszkaniową, jest w środku Warszawy. Kiedyś, w latach trzydziestych ubiegłego wieku, kiedy go przenoszono z Pól Mokotowskich, tak nie było, no ale potem zadziały się pewne procesy i teraz już tak jest. Tak więc jeżeli chcemy się rozwijać, jeżeli nie chcemy tworzyć jakiegoś takiego gorsetu, jakiegoś betonowego sufitu dla polskiego rynku lotniczego, to musimy wybudować nowe lotnisko. Nawiasem mówiąc, to jest dobra odpowiedź dla tych wszystkich, którzy mówią, że CPK zostało przekreślone przez pandemię albo przez wojnę na Ukrainie. Szanowni Państwo, Okęcie to są lata trzydzieste ubiegłego wieku. Ile od tej pory mieliśmy zdarzeń, mieliśmy nawet wojnę w Polsce, straszną, ile kryzysów, epidemii itd. I ten port lotniczy dobrze i z pożytkiem służył nam przez blisko 100 lat, przez 90 lat. Teraz przychodzi potrzeba, żeby go przebudować. I także z tej perspektywy powinniśmy patrzeć na CPK.

Pan dyrektor Piotr Kasprzyk, dyrektor Pionu Lotniskowego, wskazał na 3 bardzo konkretne cele, których osiągnięcie do roku 2023 jest, można powiedzieć, pewne, o ile cokolwiek w życiu człowieczym jest pewne. Po pierwsze, master plan. On już jest właściwie gotowy w wersji roboczej, jest konsultowany, jest dyskutowany. Jego ważny element to plan generalny lotniska. Po drugie, decyzja środowiskowa. Na dniach... Padło nawet takie stwierdzenie, że jutro, ale ja trochę bezpieczniej powiem, że na dniach. Mamy gotowy wniosek o decyzję środowiskową i składamy go. I, co za tym idzie, rozpoczęcie budowy, rozpoczęcie, mówiąc fachowo, przygotowawczych prac budowlanych. Mamy wyłonione firmy, mamy na te prace finansowanie, będziemy mieli niedługo decyzję środowiskową. Mamy to już gotowe w sensie napisanego wniosku. Tak że wszystkie te elementy spotykają się i, tak jak zapowiadaliśmy, tak jak to było komunikowane 3 lata temu, 2 lata temu, rok temu, budowa CPK, mówiąc ściśle, przygotowawcze prace budowlane rozpoczną się w przyszłym roku. To również znaczy, że nie ma mowy o żadnych opóźnieniach. No, to jest jedna z takich dezinformacji, które pojawiają się w przestrzeni publicznej, że ten projekt jest opóźniony. Jeśli chcemy mówić ściśle, to tak, jest opóźniony, ale w tym sensie, że decyzja o budowie CPK powinna zapaść nie w roku 2017, tylko w roku 2011 czy 2012. Tak,

w tym sensie jest to projekt opóźniony, natomiast harmonogram realizacji CPK opóźniony nie jest, jest jak najbardziej terminowo realizowany.

Pan prezes Radosław Kantak przekazał tu istotne informacje na temat inwestycji kolejowych. To, co warto zapamiętać, ten jeden element, to to, że pion kolejowy wyprzedzi pion lotniskowy i już w początku roku 2023 prace budowlane na pierwszym odcinku, czyli na budowie odcinka tunelu kolei dużych prędkości pod Łodzią, się rozpoczną. Tak że w przyszłym roku czeka nas kolejne, jak to się mówi publicystycznie, wbicie łopaty, kolejne z wielu.

Pan dyrektor Michał Szaniawski z Pionu Aeroportu i Rozwój przedstawił strategię rozwoju. To, co warto zapamiętać, to fakt, że CPK to nie tylko lotnisko, nie tylko linie kolejowe, nie tylko komponent drogowy – o nim tutaj dzisiaj nie mówiliśmy, bo z perspektywy CPK jest mniejszy po prostu, ale też niezwykle ważny – ale to również rozwój regionalny, to pojawienie się nowego bieguna wzrostu na mapie Polski. Cały szereg samorządów, gmin, powiatów będzie notował przyspieszony rozwój, będzie zwiększał swoje budżety. I nawet te gminy, których nazwy pojawiają się teraz w kontekście jakichś protestów, pojawiają się w tych artykułach mówiących o jakichś działaniach sprzeciwu wobec CPK – Baranów, Wiskitki, Jaktorów – będą jednymi z najbardziej wygranych na tym całym procesie, staną się jednymi z najbogatszych gmin w Polsce ze wszystkimi tego oczywistymi pozytywnymi skutkami.

Pan dyrektor Andrzej Alot, nasz dyrektor finansowy, mówił o strumieniu finansowania. Tu warto zapamiętać, że będą to 2 zupełnie różne co do swojej struktury, co do charakteru przedsięwzięcie finansowe. Lotnisko jest projektem komercyjnym, jest projektem, który będzie przynosił zyski. W związku z tym sfinansujemy go w przytłaczającej mierze środkami rynkowymi z zachowaniem kontroli właścicielskiej Skarbu Państwa. To jest niezwykle istotne, że po stronie własnościowej zawsze te co najmniej 51% będzie po stronie polskiego państwa, tak żebyśmy kontrolę nad tą infrastrukturą krytyczną mieli, również własnościową. Dzięki temu, że jest to projekt opłacalny, będzie można zaprosić inwestora strategicznego. Tu kolejny ważny element – te rozmowy już się toczą, w przyszłym roku będzie podpisanie umowy inwestorów finansowych



i finansowanie dłużne. To pozwoli na to, że ekspozycja polskiego podatnika, mówiąc trochę z drugiej strony, na ten projekt to będzie element rządu 15–20% potrzeb finansowych tego projektu. Czymś innym jest natomiast infrastruktura kolejowa, która w warunkach unijnych jest infrastrukturą publiczną i jest finansowana ze środków publicznych, czyli unijnych i budżetowych w kraju, tak samo jak program budowy dróg krajowych, jak krajowy program kolejowy. To jest po prostu trzeci duży program budowy infrastruktury publicznej kraju.

Pan dyrektor Michał Jasiak przedstawił z kolei skalę zmiany w zakresie dostępności transportu kolejowego, przede wszystkim wykluczeń kolejowych. CPK jest programem gospodarczym dający wzrost gospodarczy, dającym, o czym jestem przekonany, w pewnej perspektywie czasu kilka procent do polskiego PKB, dającym miejsca pracy, o czym też za chwilę, ale również mającym swój ważny wymiar społeczny – w postaci likwidacji wykluczenia transportowego. My odwracamy, niwelujemy ten szok społeczny, który miał miejsce w latach dziewięćdziesiątych, kiedy ludzie z dnia na dzień dowiadawali się, że znika połączenie, którym dojeżdżali do pracy, że znika połączenie, którym ich dzieci dojeżdżały do szkoły, że muszą sobie oto... Właściwie to nie wiadomo, co mieliby zrobić. Albo tracili tę pracę, albo musieli się przeprowadzić, albo musieli kupić samochód na przykład, co zwłaszcza w latach dziewięćdziesiątych nie dla każdego było łatwe. Teraz tamte błędy wreszcie zostaną naprawione i Polska przyjmie model transportu charakterystyczny dla państw wysoko rozwiniętych, a nie dla państw trzeciego świata, w których dominuje indywidualny transport kołowy, a nie ma dobrze rozwiniętego transportu szynowego publicznego.

Pan gen. Dariusz Wroński wskazał nam różne aspekty związane z obronnością państwa, z bezpieczeństwem państwa, z odpornością infrastruktury transportowej na porażenie. W ramach CPK powstanie ileś nowych obiektów inżynierskich, mostów, ileś nowych połączeń pomiędzy miastami, więc zniszczenie czy sparaliżowanie tego systemu transportowego będzie znacznie trudniejsze niż obecnie. I bardzo dziękuję panu generałowi za to, że odniósł się do zarzutu typu: nie budujemy CPK, bo w razie czego to Rosjanie nam go zniszczą. Po pierwsze, nie zniszczą. Po to budujemy wielowarstwowy

system obrony przeciwrakietowej i przeciwpowietrznej... Ale nawet jeżeli założymy przez chwilę, teoretycznie, na potrzeby wywodu, że zniszczyliby... Przede wszystkim w tej tezie jest zawarte założenie, że nawet Rosjanie słusznie analizują, że jest to coś ważnego, dobrego dla Polski, kluczowego dla Polski, i kraj, który jest wrogi Polsce, chciałby, żeby tego nie było. No ale jeżeli my z tego wyciągniemy wniosek, żeby w związku z tym nie budować... No, wiecie państwo, w razie ewentualnej wojny Rosjanie będą zabijać Polaków. W myśl tej logiki Polacy powinni wcześniej sami się zabić, no bo w razie wojny ich pozabijają. Tak? To my sami mamy Rosji wyłożyć na tacy to, co Rosja chciałaby w wyniku jakiejś agresji czy wojny osiągnąć, tylko bez ponoszenia wszelkich kosztów związanych z dokonywaniem agresji, bo my to sami sobie zlikwidujemy. Tak? No, to naprawdę jest, delikatnie mówiąc, logika wielce, wielce oryginalna.

Pan dyrektor Jarosław Bodulski przedstawił z kolei aspekt środowiskowy. Niedługo składamy wniosek o decyzję środowiskową. Projekt CPK to jest największy projekt infrastrukturalny w historii Polski i myślę, że spokojnie można też powiedzieć, że był to największy projekt badania, inwentaryzacji środowiska naturalnego w historii Polski. Teren wielokrotnie większy od Warszawy, zbadany, przeanalizowany... Te bardzo wygórowane, bardzo wyśrubowane – znacznie bardziej niż na zachodzie wtedy, kiedy państwa zachodnie budowały swoją podstawą infrastrukturę – wymogi środowiskowe muszą być, czy to nam się podoba, spełnione. I będą spełnione. Ochrona środowiska będzie tu naprawdę w najwyższym standardzie.

Jeszcze jeden aspekt, o którym tu warto wspomnieć, czyli przeniesienie struktury transportu lotniczego z lotów krótkodystansowych na międzykontynentalne – międzykontynentalne będą w polskim transporcie lotniczym strukturalnie stanowić większy procent – oraz przeniesienie transportu kołowego na transport szynowy. Te 2 zjawiska oznaczają również znaczące zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>, co jest bardzo na czasie i co organizacjom odpowiedzialnym za ochronę środowiska bardzo leży na sercu, przynajmniej w ich narracji. W związku z tym powinny entuzjastycznie popierać projekt inwestycyjny CPK. Spodziewamy się w najbliższym czasie wyrazów tego poparcia.

Szanowni Państwo, pani Katarzyna Dobrońska przedstawiła kwestię dialogu społecznego, rozmów, konsultacji. Tego dotyczy kolejna z takich linii nieuczciwego ataku na Centralny Port Komunikacyjny. Twarde dane – liczba spotkań, kanały tych rozmów, sposoby dotarcia, tj. wiele różnych sposobów... Ja sam raz na jakiś czas osobiście podpisuję obszerny, wielostronicowy list z informacjami, który jest dostarczany, to znaczy wysyłany – to, jak jest dostarczany, to już od listonoszy zależy – na każdy adres, na każdą skrzynkę w obszarze planowanego lotniska, węzła i najbliższego otoczenia. Jak zliczyłem, było ponad 2 tysiące spotkań, rozmów, konsultacji, niektórych indywidualnych, niektórych w dużym gronie, z samorządowcami – ze wszystkimi osobami zainteresowanymi. W tym miejscu tylko chciałbym wyrazić jeden apel, coś, co w ogóle warto wziąć do serca w dobie wojen hybrydowych i różnych innych zawirowań – nie wierzymy źródłom informacji... zawsze krytycznie traktujemy źródła informacji inne niż te faktycznie źródłowe. W przypadku CPK inne niż to, co ja mówię i piszę, inne niż to, co CPK komunikuje, „Porty Lotnicze” itd... Jakież grupy na Facebooku, jakież profile potrafią rozpowszechniać niestworzone rzeczy i absolutne kłamstwa, co do których nawet trudno znaleźć punkt zaczepienia, trudno stwierdzić, co tam mogło być przekręcone, tak żeby wyssać z palca to, co wyszano. Tu gorący apel do wszystkich, że po prostu w to nie wierzyć i zawsze u źródła weryfikować. Jeżeli ktoś chce, to szansa zasięgnięcia informacji, nawiązania dialogu czy przekazania swoich uwag jest naprawdę duża i można to zrobić na różne sposoby i w różnych miejscach, w różnych formatach i za pośrednictwem różnych środków porozumiewania się.

Pan Michał Leszczyński przedstawił tutaj projekt reformy systemu wywłaszczeń, odszkodowań za wywłaszczenia, będąc ścisłym, bo nie samych wywłaszczeń, tylko tego, jak wyliczane będą odszkodowania za zawłaszczenia. Będzie to projekt, najkrócej mówiąc, zdecydowanie bardziej uczciwy i gwarantujący... Gdybym miał powiedzieć o nim jedno zdanie, to powiedziałbym, że absolutnie każdy wywłaszczony dostanie odszkodowanie w jakimś stopniu większe niż rynkowa wartość wywłaszczanej nieruchomości. Tak że, generalnie rzecz biorąc, pomijając jakieś specyficzne przypadki w stylu, nie wiem, rzeczoznawcy majątkowego, który nieuczciwie

wykonuje swoje obowiązki... Oczywiście może się taki zdarzyć, ale nie można pod to projektować systemu. To tak jakby projektować system pod to, że policjant będzie brał łapówki zamiast wystawiać mandaty. Trzeba takie zjawiska tępić, ale system nie pod to jest projektowany. Każdy wywłaszczony otrzyma ileś więcej – nieco więcej, nawet czasem sporo więcej – niż wynosi wartość nieruchomości, z której jest wywłaszczony. Tak więc w wyniku realizacji operacji wywłaszczenia jego majątek wzrośnie, tak jak wcześniej miał np. 1 milion zł w nieruchomościach, tak będzie miał na koncie 1 milion 200, 1 milion 300, 1 milion 400 tysięcy – w tym akurat w przypadku w zależności od rodzaju nieruchomości. I oczywiście ci wszyscy, którzy mówią, że są przez wywłaszczenia poszkodowani, a słyszałem takie wypowiedzi, że są poszkodowani przez wywłaszczenia w związku z CPK... Wiarygodność tych wypowiedzi, pomijając już kwestię, subiektywną, poszkodowania lub nie, podważa to, że jak dotąd nikt w programie inwestycyjnym CPK nie został wywłaszczony. Wywodzę z tego logiczny wniosek, że przynajmniej do tej pory nikt nie mógł zostać poszkodowany przez wywłaszczenie. Te nowe zasady, sprawiedliwe i uczciwe, spowodują, że takich nie będzie. Będzie okazja szerzej o tym w Senacie dyskutować, nawet jeszcze dzisiaj, bo projekt tej ustawy trafił na posiedzenie komisji. Jeszcze jedno zdanie, razem ze zmianami w ustawie o CPK – warto, żeby to dotarło – będzie to... Spowoduje to sytuację, w której dobrowolna sprzedaż w programie dobrowolnych nabyć będzie niemal na pewno bardziej korzystna – tutaj te bonusy czy możliwości oferowania są większe – niż w przypadku wywłaszczenia. Na tym nam zależy. Chyba wszyscy się zgodzimy, że im więcej w ramach dobrowolnych nabyć, kiedy to sam sprzedający uznaje, że oferta mu odpowiada... Im więcej takich transakcji niż wywłaszczeń, tym lepiej. No, wywłaszczenia oczywiście też muszą być, no bo bez tego żadnej inwestycji nie udałoby się zorganizować. Wszędzie tam, gdzie uruchomiony jest program dobrowolnych nabyć – na razie to dotyczy samego lotniska i najbliższego otoczenia – tam na pewno warto z tego programu skorzystać.

Pan Jerzy Sawicki, dyrektor Biura Prawnego CPK, mówił o naszym nowym podejściu do kształtowania rynku wykonawczego. To jest jeden z problemów, jakie mamy w ostatnim czasie. Tak zwiększyliśmy wydatki na dużą



infrastrukturę – krajowy program drogowy, krajowy program kolejowy, różnego rodzaju wsparcie w ramach Polskiego Ładu dla samorządów – że zaczynamy mieć problem z głębokością tego rynku, z wykonawstwem, z tym, żeby nie powstawały pewne bańki spekulacyjne. Trzeba też rozumieć firmy, które, żeby zbudować zdolność do budowy dużej infrastruktury, muszą nabywać maszyny, muszą wykształcać kompetencje, inwestować. One nie wiedzą, czy za chwilę nie będzie tak, że będą miały pecha i przegrają 2 kolejne przetargi. Firma, która poniosła takie koszty, się kładzie. Programy umocowane w dużych przetargach ramowych pozwalają budować po stronie rynku pewność. Prawie na pewno można założyć, że jakiś kontrakt będzie, że jest się przy podziale tego tortu. W związku z tym można inwestować w zdolności, można kupować sprzęt, nabywać te zdolności, dzięki czemu... Mamy nadzieję, że... Nie, nie mamy nadziei, mamy pewność, że nie może powtórzyć się zjawisko, jakie miało miejsce w trakcie przygotowań do Euro. Wtedy to tym dużym programem budów infrastrukturalnych nie doprowadzono do rozwoju, tylko do bankructwa znaczącej części polskiego sektora budowlanego. Znamy te przykłady, trzeba powiedzieć, działalności paraprzestępczej polegającej na oszukiwaniu podwykonawców. Naszą ambicją... Tak to projektujemy, żeby było odwrotnie, żeby ten duży portfel zamówień, duży program, przetargi, które są wystawiane dużo wcześniej, tak że rynek wie, jakie kontrakty będzie można pozyskać za rok, za dwa, za trzy... To pozwoli nam ten rynek wykonawczy zbudować, tak żeby on urósł w siłę w Polsce.

Pan prezes Radosław Włoszek, prezes największego, najlepiej się rozwijającego – pan prezes się nie pochwali, ale myślę, że można zaryzykować tezę, że najlepiej zarządzanego polskiego lotniska regionalnego – słusznie zauważył, że w każdym państwie w Europie, w którym jest lotnisko hubowe, jest też całkiem sporo lotnisk regionalnych. Tak więc teza, że zbudowanie lotniska hubowego to jest katastrofa dla lotnisk regionalnych i koniec świata, jest w sposób oczywisty błędna. W Hiszpanii mają duże lotnisko hubowe, we Francji, w Niemczech, w Wielkiej Brytanii... No, Heathrow to ogromny hub. I co, nie ma tam lotnisk regionalnych? Zbankrutowały, nie funkcjonują? No nie. Oczywiście źle zarządzane lotnisko regionalne sobie nie poradzi

i bez CPK, natomiast dobrze zarządzane lotniska regionalne, które umieją znaleźć swój segment, swoją specjalizację, swój fragment rynku, spokojnie razem z CPK będą funkcjonowały i się rozwijały.

Pan Franciszek Łabno – to było ostatnie wystąpienie – mówił o aspektach międzynarodowych. Ja też na zakończenie, żeby państwa zostawić z tą myślą... Może nie będę już przesuwał prezentacji, żeby dotrzeć do tej mapy, bo to zajęłoby czas... Tak że proszę, żeby państwo sobie w myślach, w głowie zbudowali mapę, na której jest Polska, na której są państwa bałtyckie – jedna ze szprych łączy się z projektem Baltic Rail – i na której są państwa Grupy Wyszehradzkiej, tj. Węgry, Słowacja i Czechy. Jest projekt KDP V4, do którego się wpinamy naszymi szprychami. Na tej mapie powinna pojawić się też Ukraina. Projekt budowy kolei dużych prędkości w europejskim standardzie torów to jest jeden z projektów przynajmniej poważnie rozważanych w ramach wysiłku odbudowy Ukrainy. I może uczynimy mały krok w przyszłość i założymy, że muszą zajść pewne zmiany polityczne, które spowodują, że na tej mapie pojawi się też Białoruś i połączenie z Białorusią. Jaki obraz nam się buduje? Obraz pewnego konstruktów geopolitycznego, który w wymiarze gospodarczym odtwarza sytuację, która w historii Polski była chyba najkorzystniejsza. To nie tylko Rzeczpospolita Obojga Narodów, ale i czasy dynastii Jagiellonów. Jagiellonowie mieli i Koronę Świętego Stefana, i Koronę Świętego Wacława. Tu oczywiście absolutnie nie chodzi o jakiegokolwiek zmiany polityczne. W wymiarze gospodarczym to powoduje, że Polska staje się punktem centralnym, węzłowym tego całego zespołu państw. To oznacza, że ci, którzy chcą mieć dostęp do tego rynku, będą swoje inwestycje przede wszystkim lokowali u nas, że być może w naszej walucie firmy, które między tymi państwami chcą handlować, robić biznesy, będą chciały się rozliczać, że Polacy będą prezesami firm, będą inżynierami, a nie tylko robotnikami przy taśmie montażowej, co mieściłoby w innym konstrukcie geopolitycznym zwanym Mitteleuropą, konstrukcie niemieckim. Tak że na wysokim C, tak żebyśmy sobie uświadomili znaczenie tego projektu, chciałbym zakończyć. Jestem przekonany, że taką mapę w wymiarze gospodarczym, transportowym uda nam się dzięki CPK zbudować. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.

Dziękuję panu. Dziękuję wszystkim państwu prelegentom. Dziękuję za wyczerpujące i bardzo ciekawe wystąpienia, pełne treści, które, jak myślę, dla wielu senatorów są nowe, dotychczas nieznanne. I bardzo dziękuję, że udało się większości państwu przekazać te treści w ciągu 5 minut. To się wydaje niemożliwe, a jednak się udało, Szanowni Państwo, i za przestrzeganie tej dyscypliny czasowej bardzo dziękuję. Nie ukrywam, że kiedy pan minister przedstawił chęć zaproszenia tutaj do Senatu tak wielu prelegentów, to obawiałam się, czy czasowo zdążymy. Ale wszystko się udało. Mamy przed sobą ludzi niezwykle zaangażowanych w ten projekt, którzy wiedzą, co mówią, merytorycznie argumentują, stąd krótkie, a tak ważne wypowiedzi. Jeszcze raz bardzo serdecznie państwu dziękuję.

Myślę, Szanowni Państwo, że jeżeli odłożymy na bok wszelkie polityczne emocje, polityczne spory i spojrzymy tak zupełnie obiektywnie na ten projekt w takim kształcie, w jakim państwo nam przedstawiliście, to po wysłuchaniu tych wystąpień trudno byłoby uznać, że Polsce Centralny Port Komunikacyjny nie jest potrzebny. Myślę, że jeśli podejmiemy do tego obiektywnie i bez takich politycznych emocji, które czasami powodują... W takim ferworze politycznej walki nie zastanawiamy się nad zasadnością pewnych inwestycji w perspektywie długofalowej. Myślę, że sposób, w jaki państwo przedstawiliście Centralny Port Komunikacyjny jako wielki projekt cywilizacyjny, rozwojowy, uzasadniając różne aspekty tego projektu, spowoduje, że te emocje trochę się ostudzą, także tutaj w Senacie.

Szanowni Państwo, w tym momencie chciałabym zapytać, czy ktoś z państwa senatorów pragnie zabrać głos.

A czy ktoś z państwa senatorów, kto jest zdalnie z nami...

Pan senator, pan przewodniczący, Wojciech Piecha.

Bardzo proszę.

**SENATOR  
WOJCIECH PIECHA**

Tak ja mam tylko jedno pytanie, do pana Radosława Kantaka, dotyczącego linii nr 170, tej

słynnej śląskiej odnogi tej szprychy. To jest teren zurbanizowany i jest tam pewne napięcie społeczne. Ja popieram ten projekt, bo to jest szansa dla tego regionu, dla Polski, ale te animozje tam występują... Chciałbym zapytać, w jakim kierunku to idzie, czy te przebiegi są już wyznaczone, w jakim są kształcie.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Proszę bardzo. Może pan z miejsca mówić. Proszę bardzo.

**CZŁONEK ZARZĄDU  
CENTRALNEGO PORTU  
KOMUNIKACYJNEGO SP. Z O.O.  
RADOSŁAW KANTAK**

Dobrze.

Krótko odpowiem. Jeśli chodzi o ten konkretny projekt, a mówimy tu o linii Katowice – Ostrawa, to w dalszym ciągu jesteśmy na etapie rozważania 4 wariantów. Panie Senatorze, tak jak mówiłem wcześniej, te animozje na pewno będą – mniejsze, większe. Staramy się słuchać tych wszystkich głosów, tylko że to na pewno nie będzie w ten sposób, że... Konsultacje, które odbywamy z państwem w konkretnych miejscowościach, są postrzegane w dwojaki sposób. Jeżeli pewnych argumentów nie uwzględniamy w naszych rozważaniach, to druga strona mówi, że tych konsultacji nie ma. No niestety, pewnych rzeczy nie da się uwzględnić w 100%, czasami jest to częściowe uwzględnienie. Tu chodzi choćby o zachowanie paramentów technicznych, dzięki którym uzyskamy projektowane prędkości. Ale zapewniam jeszcze raz, że wszystkie sprawy, które są poruszane na każdym spotkaniu z mieszkańcami czy też z podmiotami biznesowymi, są brane pod uwagę. No, w najgorszym wypadku są wybierane czy rekomendowane te rozwiązania, które ingerują, ale w jak najmniejszy sposób, w życie codzienne. To tyle. Nie wiem, czy pana satysfakcjonuje taka odpowiedź, ale więcej nie mogę tu powiedzieć.

(Senator Wojciech Piecha: Dziękuję bardzo.)

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję.

Nie wiem, czy dobrze odczytuję, ale... Czy pan senator Władysław Komarnicki pragnie zabrać głos, czy tylko tak mi się wydaje?

(*Senator Władysław Komarnicki*: Nie, nie wydaje się pani, Pani Przewodnicząca. Dwukrotnie prosiłem o głos.)

To proszę bardzo, Panie Senatorze.

**SENATOR  
WŁADYSŁAW KOMARNICKI**

Bardzo dziękuję, Pani Przewodnicząca, że mogę zabrać głos.

Starannie przez prawie 3 godziny słuchałem tych wystąpień i jestem pod ogromnym wrażeniem. No, i mam rozdwojenie jaźni, bo jeżeli jest tak wszystko pięknie i tak cudownie idzie... Za chwilę zostanę posadzony przez zgromadzonych w Senacie, że ja znowu politycznie mówię, ale będę starał się w minimalny sposób przekazać informacje, które niestety są trochę inne niż te, które przedstawiali panowie z zarządu CPK, na czele z panem podsekretarzem stanu, panem Horałą. Nie będę cytował całego protokołu Najwyższej Izby Kontroli, bo zapewne wszystkim referującym jest on dostatecznie znany, ale chciałbym coś poradzić państwu: zanim przyjdziecie do nas po oficjalne zatwierdzenie tej perspektywy, która, jak mówicie, ma wznieść Rzeczpospolitą na wyżyny Europy i świata, to popracujcie nad tym protokołem NIK. Bo rozjeżdżacie się tu z informacjami... I na tym skończę.

Chciałbym wykorzystać ten moment, okazję, że państwo jesteście w takim składzie. My byliśmy 19 września w Kaliszu na wyjazdowym posiedzeniu komisji samorządu i przyszedł do nas komitet protestujący, który złożył na nasze ręce... Nie tylko senatorom z opozycji, ale i senatorom obozu rządzącego zostało przekazane, że został złożony protest, na ręce zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego, a dokładnie na ręce pana Mikołaja Wilda, prezesa zarządu, pana Patryka Felmeta, członka zarządu, oraz pana Radosława Kantaka, członka zarządu, a dokładnie wniosek o odrzucenie wariantu nr 1 i wariantu nr 2 dla przebiegu linii kolejowej nr 85 Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań. To jest tzw. szprycha nr 9 CPK. Jedna rzecz mnie uradowała, jeśli chodzi o rozmowę z tymi ludźmi, którzy przyszedli z protestem, a mianowicie to, że oni nie są przeciwko portowi, przeciwko CPK,

ale nie chcą zaakceptować przebiegu torowiska w wariantach nr 1 i 2 przez osiedle Rypinek w Kaliszu i nie mogą zgodzić się na zaduszenie mieszkańców Kalisza pyłami zawieszonymi na skutek zabudowy – nasypy – kotliny urbanistycznej, w której zlokalizowany jest Kalisz. Oni nie godzą się na wyburzenie ponad 100 domów w ścisłej zabudowie Rypinka w Kaliszu, stanowiących dorobek życia mieszkańców, nie godzą się na zrujnowanie walorów historycznych miasta i walorów przyrodniczych w ramach rezerwatu. Ja co innego słyszałem przed chwilą tutaj od państwa... Oni nie godzą się, nie akceptują wariantu nr 1 i wariantu nr 2 przebiegu szybkiej kolei przez miasto Kalisz i postulują, proszą, aby zostały one odrzucone jako potencjalne warianty na linii szybkiej kolei nr 85 Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań, tzw. szprychy nr 9.

Na koniec – pani przewodnicząca nas tu dyscyplinuje, a ja jako wieloletni przedsiębiorca lubię dyscyplinę – powiem tak. Proces inwestycyjny w takim wydaniu, w jakim jest nasz CPK – mówię „nasz CPK”, bo to nasz narodowy, krajowy projekt – wymaga osobistej kultury i dużego zawodowstwa. Szanowni Państwo, pamiętajcie o jednej, najważniejszej rzeczy, że trzeba z ludźmi sprawy konsultować. Ten komitet na moje pytanie, czy była konsultacja, odpowiedział: nie, państwo nas tylko informują. Między konsultacją i informacją to jest taka różnica jak między Krymem i Rzymem.

Szanowni Państwo, na koniec: wróćcie do tego raportu Najwyższej Izby Kontroli. Nie mam powodu, by nie wierzyć w to, co oni skontrolowali u was... Nie chcę w tym uroczystym dzisiaj dniu być złośliwy i cytować tych zapisów. Mam nadzieję, że je znacie. Panie Przewodnicząca, dziękuję za udzielenie głosu.

**PRZEWODNICZĄCA  
MARIA KOC**

Bardzo dziękuję, Panie Senatorze.

Ja bardzo się cieszę, że pan senator...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Tak, Panie Ministrze, już udzielam panu głosu.

...Nie jest przeciwny budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Ale bardzo niepokoją pana senatora te protesty, które mają miejsce w Kaliszu.

Bardzo proszę, pan minister. Proszę o odniesienie się do tego wystąpienia.

PEŁNOMOCNIK RZĄDU  
DO SPRAW CENTRALNEGO PORTU  
KOMUNIKACYJNEGO DLA RP  
**MARCIN HORAŁA**

Bardzo dziękuję.

Co do kultury osobistej, to oczywiście będziemy się starać, na ile się da, zachować jej wysoki poziom.

Te głosy w Kaliszu, o których mówił pan senator, to są klasyczne głosy w konsultacjach społecznych. Właśnie od tego są konsultacje – analiza wielokryterialna, kilka różnych możliwości i kilka różnych wariantów – żeby takie głosy zbierać. One są niezwykle cenne i są oczywiście ważnym elementem w ramach podejmowania ostatecznej decyzji co do wyboru przebiegu, ważnym, aczkolwiek nie jedynym, bo są też np. wymogi techniczne, wymogi środowiskowe. Strona społeczna ma tendencję do projektowania przebiegów linii, które mają w ogóle nie naruszać żadnej zabudowy, a zazwyczaj to oznacza, że naruszają obszary ochrony środowiska, których naruszać nie można. Jest też kwestia taka, że zasadniczo kolej powinna... No, w ogóle po to jest, żeby łączyć siedliska ludzkie, skupiska. Nie jest dziełem przypadku, że dworzec Warszawa Centralna jest w centrum Warszawy, a nie np. na Białołęce. To powoduje, że również tory do niego prowadzące muszą przebiegać przez środek Warszawy. W Warszawie taka trasa średnicowa już wcześniej powstała, została zbudowana i jest, ale np. w Łodzi nie powstała, stąd teraz budujemy tunel. W mniejszych miejscowościach też nie wszędzie... To też jest kamyczek do ogródka ostatnich 30 lat historii zagospodarowania przestrzennego, kiedy to generalnie pozwalano deweloperom czy inwestorom prywatnym zabudowywać wszystko bez zostawiania żadnych rezerw terenowych pod przyszłe inwestycje, infrastrukturę, linie komunikacyjne itd. To w naturalny sposób powoduje napięcia. Konsultacje... Nie wiem, z czego wynika to stwierdzenie, że informacja to nie konsultacja. No, proszę wybaczyć, ale to nigdy nie będzie wyglądało tak, że na spotkaniu z mieszkańcami pracownicy czy przedstawiciele zewnętrznej firmy, którzy tam

przybyli, zaprezentują, jakie są analizowane warianty, usłyszą od mieszkańców, że np. ten się nie podoba czy ten powinien być inaczej, po czym od razu, na tym spotkaniu podejmą decyzję, że będzie inaczej. To mogłoby chyba tylko tę satysfakcję po stronie mieszkańca, że został wysłuchany... Może tak być, że w wyniku tych uwag... No ale te uwagi trzeba zebrać, trzeba przeanalizować inne warianty, i po roku, po półtora roku – my to robimy w tempie bliskim rekordu, bo w około rok – jest finalny efekt tej analizy wielokryterialnej i wybierany jest wariant, w związku z którym wnioskujemy o decyzję środowiskową. A potem ten wariant przez regionalną dyrekcję ochrony środowiska, podmiot zupełnie od nas niezależny, jest ponownie analizowany i wtedy zapada ta ostateczna decyzja, którą ten przebieg będzie przebiegał. Jak do tej pory chyba za każdym razem udało się to tak zrobić, żeby te wybrane przez nas warianty były akurat tymi, do których było stosunkowo najmniej protestów. Takie twarde dane, tj. liczba wyburzeń, liczba wywłaszczeń, też były stosunkowo najbardziej korzystne.

To wszystko powiedziałem... Musimy sobie zdawać sprawę, że nigdy nie ma większej inwestycji, przy której nie byłoby żadnych protestów i przy której nie byłoby osób niezadowolonych. Tak było przy budowie autostrad, tak było przy budowie dróg ekspresowych – tak jest zawsze. Być może to takie subiektywne wrażenie większej skali społecznego protestu polega na tym, że my bardzo dużo budujemy, bardzo szybko i pod jedną marką, pod marką CPK. Protestujący, dajmy na to, przeciwko budowie S6 są protestującymi przeciw S6 i nie mają wspólnego mianownika z protestującymi przeciw S15. Tu nie zachodzi zjawisko połączenia tych protestów, że tak powiem, pod jednym brandem.

I słowo odnośnie do protokołu NIK. Pani Senatorze, z zachowaniem najwyższych standardów kultury osobistej, o której pan senator wspominał, zachęcam do lektury do tego raportu – nie komunikatu na stronie NIK na temat treści raportu, nie komunikatów prasowych, tylko treści wystąpienia pokontrolnego NIK. Niestety na stronach NIK... Niestety zespół prasowy NIK pozostawał w bardzo luźnym, że tak powiem, kontakcie z treścią samego wystąpienia pokontrolnego i z kontrolerami. No, piarowcy NIK, mogą powiedzieć, mają znacznie

bardziej krytyczne zdanie o CPK niż kontrolerzy NIK. W tym raporcie stwierdzono, że zatrudnienie było adekwatne do potrzeb, że wszystkie skontrolowane wydatki były adekwatne do potrzeb, że odbywały się z poszanowaniem zasad gospodarności, że działania w zakresie nadzoru ze strony pełnomocnika były wykonywane dobrze itd. Zespół NIK postawił przy tym kilka tez, kilka wątpliwości, które potem zostały medialnie obrobione, np. takich, że zabrakło studium wykonalności dla całej inwestycji. Odpowiedź brzmi: dla takiej inwestycji nie można zrobić studium wykonalności, trzeba robić studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe oddzielnie dla poszczególnych projektów inwestycyjnych. I one są robione. Tam było też stwierdzenie, że może w przyszłości wystąpić ryzyko opóźnień. Oczywiście, że tak, jak przy każdej inwestycji. Nawet przy budowie domu jednorodzinnego nikt nie zagwarantuje, że nie będzie żadnego ryzyka opóźnień. Ale to w przyszłości... A to, co jest do tej pory, co faktycznie się dzieje i co NIK skontrolował, ocenia się pozytywnie. Tak więc tego rodzaju tezy publicystyczne były wybite w komunikację prasowym, natomiast co do samego raportu, samego wystąpienia pokontrolnego... Tak, czytaliśmy, ja też osobiście czytałem i wszystkim tę lekturę serdecznie polecam. Z 95% też w nim zawartym się zgadzam i są to tezy pozytywne dla CPK.

**PRZEWODNICZĄCA**  
**MARIA KOC**

Bardzo dziękuję.  
(*Senator Władysław Komarnicki: Pani Przewodnicząca, czy mogę mieć jedną prośbę?*)  
Proszę, ale krótko, Panie Senatorze, bo już kończymy.

**SENATOR**  
**WŁADYSŁAW KOMARNICKI**

Króciutko.  
Ja mam tylko jedną prośbę. Skoro imiennie, pod swoim nazwiskiem wskazałem tych biednych ludzi, którzy przyszedli do nas z tym oświadczeniem... Czy mogę prosić, żeby pan prezes zarządu, pan Mikołaj Wild, ich przyjął i być może nie tyle poinformował, jak to pan podsekretarz

Horala powiedział, co skonsultował z nimi, co można zmienić, czego nie? Byłbym wdzięczny. Bo ja im to obiecałem. Dziękuję.

**PEŁNOMOCNIK RZĄDU**  
**DO SPRAW CENTRALNEGO PORTU**  
**KOMUNIKACYJNEGO DLA RP**  
**MARCIN HORAŁA**

To ja tu zrobię małą rekontrę, Panie Senatorze... A może pan z kilkoma czy kilkunastoma przedstawicielami tej grupy dałby się zaprosić do mnie na kawę, gdzie byśmy porozmawiali w tym samym przedmiocie?

(*Senator Władysław Komarnicki: Jestem do dyspozycji. Uzgodnimy sobie tylko termin.*)  
Oczywiście. Do zobaczenia w takim razie.  
(*Senator Władysław Komarnicki: Dziękuję.*)

**PRZEWODNICZĄCA**  
**MARIA KOC**

No i to jest piękna konkluzja na zakończenie naszej konferencji.

Więcej głosów w dyskusji i zapytań nie ma.  
Chciałabym jeszcze raz bardzo serdecznie podziękować panu ministrowi, sekretarzowi stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów... Przepraszam, w ministerstwie rozwoju...  
(*Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP Marcin Horala: Nie, nadal nie. Funduszy i polityki regionalnej.*)  
(*Wesołość na sali*)

O, przepraszam.  
...Pełnomocnikowi rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego, Tak, rzeczywiście, pracowaliśmy tutaj nad ustawą o działach administracji państwowej.

Bardzo dziękuję panom prezesom. Dziękuję wszystkim państwu prelegentom, państwu senatorom, panu przewodniczącemu.

Zamykam posiedzenie seminaryjne Komisji Gospodarki Narodowej i Innowacyjności.

Przypominam państwu senatorom, że o godzinie 15.00 zaczynamy prace nad ustawami... Mamy kilka ustaw do...

Wszystkich państwa zapraszam na chwilę na górę, w foyer jest kawa, herbata, ciastka, tak żebyśmy mogli jeszcze chwilę w kuluarach podzielić się wrażeniami. Nie robiliśmy przerwy



kawowej w trakcie posiedzenia z obawy, że nie zdążymy.

Dziękuję jeszcze raz bardzo serdecznie.

*(Senator Władysław Komarnicki: Szkoda, że nie będę mógł skorzystać z tego zaproszenia.)*

Też bardzo żałujemy, Panie Senatorze, no ale cóż, następnym razem będzie pan już na miejscu.

*(Senator Władysław Komarnicki: Dziękuję bardzo.)*

*(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 02)*



**Kancelaria Senatu**

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy