



MINISTER
FUNDUSZY I POLITYKI REGIONALNEJ

data: 12 sierpnia 2022

znak sprawy: BCK-II.054.39.2022

Pan

Tomasz Grodzki

Marszałek Senatu RP

Dotyczy: odpowiedzi na oświadczenie numer 1737 Pani Senator Agnieszki Kołacz-Leszczyńskiej, złożone podczas 45 posiedzenia Senatu RP, w sprawie Centralnego Portu Komunikacyjnego

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na złożone oświadczenie uprzejmie informuję, iż uzasadnienie realizacji Inwestycji CPK znajduje się w koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej przyjętej uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 roku. Jak wskazano w powyższym dokumencie potrzeba budowy Portu Solidarność wynika m.in. z ograniczeń Lotniska Chopina w Warszawie, które w perspektywie długoterminowej nie będzie w stanie sprostać wymaganiom rosnącego rynku lotniczego w Polsce.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że problem braku możliwości efektywnej rozbudowy Lotniska Chopina i zwiększenia jego przepustowości operacyjnej jest znany od ponad 15 lat i był wielokrotnie sygnalizowany w opracowaniach specjalistycznych takich, jak:

- Analiza możliwości wykorzystania infrastruktury lotniskowej dla rozwoju transportu lotniczego w regionie Mazowsza (2004);
- Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 (aktualizacja) z 2006 roku;
- Studium Rozwoju Infrastruktury Lotnictwa Cywilnego na Mazowszu z 2009 roku;
- CPK - Historyczna szansa odbudowy polskiej podmiotowości w Europie - Warsaw Enterprise Institute z 2017 roku.

Uzasadnienie realizacji Inwestycji CPK zostało ujęte również w przygotowanym przez Ministerstwo Infrastruktury dokumencie „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do

2030 r. (z perspektywą do 2040 r.). Jak wskazano w przedmiotowym dokumencie, ograniczone możliwości rozbudowy Lotniska Chopina determinowane są m.in. przez:

- bliskość obszarów miejskich oraz uwarunkowania istniejącej infrastruktury - tory kolejowe oraz zbieg Alei Krakowskiej, drogi S79 i drogi S2;
- kwestie wynikające z Obszaru Ograniczonego Użytkowania (m.in. zakaz wykonywania lotów w godzinach 23:30-5:30);
- ograniczenia inwestycyjne – istniejący układ krzyżujących się dróg startowych w powiązaniu z możliwą rozbudową pozostałej infrastruktury lotniska, umożliwia obsłużenie maksymalnie około 50 operacji lotniczych w ciągu godziny, co pozwala na obsłużenie najwyżej około 20 milionów pasażerów rocznie.

Przepustowość lotniska warszawskiego w dłuższej perspektywie czasowej podlega nieusuwalnym ograniczeniom środowiskowym i infrastrukturalnym, a w konsekwencji lotnisko to nie będzie w stanie sprostać wymaganiom rosnącego rynku lotniczego.

Warto przypomnieć, iż zgodnie z raportem AT Kearney z lipca 2020 roku pt. „Centralny Port Komunikacyjny analiza wpływu przygotowania i realizacji inwestycji na gospodarkę w Polsce” z punktu widzenia całej gospodarki w badanym okresie (2020-2034) faza budowy CPK wraz z inwestycjami kolejowymi i drogowymi ma wywołać wzrost produkcji globalnej o 450,2 mld PLN, a wzrost wartości dodanej brutto ma wynieść 126,6 mld PLN. Ponadto tylko w pierwszym roku działalności operacyjnej (2028) Portu Solidarność oraz infrastruktury towarzyszącej zostanie wygenerowanych 238 tys. miejsc pracy, 50 mld zł wartości dodanej brutto i 71 mld zł wzrostu całkowitej produkcji w Polsce. Docelowo do 2040 roku inwestycje związane z CPK wygenerują 290 tys. nowych miejsc pracy, 780 mld zł wartości dodanej brutto i prawie bilion złotych wzrostu produkcji.

Jeśli zaś mowa o komponencie kolejowym CPK, aktualnie dla poszczególnych projektów kolejowych realizowane są studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe (STEŚ). Celem STEŚ jest przeprowadzanie wielobranżowych analiz mających na celu wybór optymalnego wariantu inwestorskiego. Na tym etapie porównuje się wszystkie zaproponowane warianty przebiegu linii kolejowych, zarówno pod względem społecznym, ekonomicznym, jak i środowiskowym. W ramach prac przeprowadzane są również spotkania konsultacyjne z jednostkami samorządu terytorialnego, konsultacje branżowe, a także społeczne z mieszkańcami każdej gminy, przez teren której przebiega co najmniej jeden wariant linii kolejowej.

Każdy planowany fragment linii kolejowej jest szczegółowo analizowany pod kątem kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową i przemysłową. Badane są skrzyżowania z infrastrukturą komunalną, sieciami energetycznymi, układem drogowym, położeniem względem zabytków itp. W celu uniknięcia negatywnego wpływu na środowisko oraz wypełnienia wymogów wynikających z przepisów ochrony środowiska, przy projektowaniu przebiegów poszczególnych wariantów preferowane są rozwiązania nieprzechodzące przez obszary chronione.

Należy zaznaczyć, że szczegółowe warunki dla realizacji oraz eksploatacji planowanych zamierzeń inwestycyjnych CPK, dotyczące m.in. zastosowania odpowiednich urządzeń ochrony środowiska, metod prowadzenia prac budowlanych i czasu ich prowadzenia, technologii wykonania, a także różnego rodzaju inne ograniczenia i warunki, które muszą zostać uwzględnione i przestrzegane, wskazane zostaną w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko.

Proces przygotowawczy i projektowy CPK oparty jest o wielokrotne gromadzenie uwag do różnych wariantów przebiegu inwestycji. Projektowane linie kolejowe będą często budowane w trudnym terenie, dlatego też konieczne jest uwzględnienie bardzo wielu uwarunkowań – geologicznych, środowiskowych, społecznych. Wszystkie opinie, protesty, uwagi czy postulaty samorządów i mieszkańców są wykorzystywane na etapie Analizy Wielokryterialnej – poprzedzającej wybór wariantu inwestorskiego. Wybrany wariant inwestorski danej linii kolejowej będzie podlegał konsultacjom społecznym w ramach procedur uzyskiwania Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU). Natomiast o wariantcie ostatecznym będziemy mówić po uzyskaniu DŚU.

Z poważaniem

z up. Ministra

Marcin Horała

Sekretarz Stanu

/podpisano elektronicznie/