

**Tadeusz Syryjczyk**

## **Synteza raportu CPK: Miliardy w błoto? 10 pytań podatnika**

Promowany projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego ma odpowiadać na spodziewany wzrost ruchu lotniczego, ale jak dotąd nie przedstawiono klarownych, niebudzących wątpliwości argumentów za tym przedsięwzięciem. Brakuje zwłaszcza rzetelnego porównania różnych sposobów rozwoju przepustowości lotnisk w obszarze stołecznym czy porównania kosztów, wad, zalet i korzyści rozmaitych rozwiązań. Należałoby obok analizy (1) budowy całkiem nowego, potężnego CPK zbadać także ewentualność (2) umiarkowanej rozbudowy Okęcia i pełnego wykorzystania potencjału rozwojowego lotniska w Modlinie, które już dysponuje drogą startową o długości 2,5 km i okolicą wolną od miejskiej zabudowy oraz (3) rozbudowy Okęcia, obejmującej możliwość prowadzenia równoległych operacji, która zapewne jest skomplikowana i kosztowna, ale koszty te należałoby skonkretyzować, zanim odrzuci się taki wariant.

Poza ogólnymi ocenami nie ma w oficjalnych dokumentach klarownego określenia granic rozwoju Okęcia i ewentualnych kosztów ich przewyżnienia.

Podjęto już decyzję o rozbudowie lotniska w Radomiu poprzez wydłużenie drogi startowej z 2 do 2,5 km oraz wyburzenie i budowę kompletnie nowego terminala – także bez uprzedniego porównania z możliwością wykorzystania lotniska w Modlinie, gdzie znajduje się już droga startowa o takiej długości, a terminal wymaga jedynie rozbudowy.

Każdy z tych wariantów wraz z Radomiem zapewnia przepustowość istotnie przekraczającą obecne i realistycznie prognozowane przyszłe zapotrzebowanie. Natomiast wybór rozwoju organicznego i ewolucyjnego bez wyprowadzania centralnego portu poza stolicę uchyla wiele niebezpieczeństw towarzyszących CPK.

Tymczasem projekt CPK zapewne oznacza zarówno wydatkowanie ogromnych środków publicznych, jak i udzielenie gwarancji przez Skarb Państwa lub jego agencje, których łączny trzeba oszacować na kilka tysięcy złotych w przeliczeniu na przeciętnego podatnika. Społeczeństwo powinno zatem mieć możliwość poznania skali problemu i jego alternatywnych rozwiązań, w oparciu o niezależne prognozy ruchu oraz kosztów i korzyści wynikłych z różnych wariantów. Decyzja o wyborze takiego, a nie innego wariantu powinna być transparentna i oparta na jawnych ekspertyzach i prognozach.

Niniejszy raport przedstawia 10 fundamentalnych pytań. Odpowiedzi mogą i powinny być ilościowo zwymiarowane, poczynając od kwestii prognoz ruchu, które decydują o celowości przyjęcia projektu, a skończywszy na jego strukturze – podziale pomiędzy ośrodek stołeczny i regiony oraz pomiędzy linie klasyczne a nisko kosztowe.

Istotą promowanego rozwiązania jest założenie budowy węzła przesiadkowego – tzw. hubu. Jednak promotorzy projektu CPK abstrahują od polityki tanich linii, które nie są niewolnikami hubbingu oraz nowego narastającego zjawiska, dostrzeżonego ostatnio przez Radę Portów Europejskich – samo-hubbingu, kiedy to sam pasażer przy pomocy platformy internetowej konstruuje indywidualnie trasę, co oznacza, że linie lotnicze, jak np. LOT, nie mogą mu narzucić określonego, a wygodnego dla nich, miejsca przesiadki. Brak też odpowiedzi na pytanie, dlaczego kiedyś nie powiódł się projekt węzła realizowany już w Warszawie przez połączone siły SwissAir i LOT-u.

Dokument Rady Ministrów zawiera przestrogi związane z trudnościami uruchomienia nowego portu bez zamykania Okęcia. Nasuwa się zatem pytanie: jakie właściwie rozwiązanie musiałoby zostać przyjęte, jeśli nie doszłoby do zamknięcia Okęcia? A także dodatkowe pytanie o politykę względem portów lotniczych w regionie stołecznych – Modlina i Radomia oraz portów regionalnych.

Kolejna kwestia to sugestia wykreowania sztucznego kolejowego węzła przesiadkowego poza centrum Warszawy bez zaprezentowania modelu ruchu pasażerskiego, który uzasadniałby takie rozwiązanie. Podobnie niejasna jest kwestia budowy sztucznego miasta obok stolicy bez wskazania, kto właściwie miałby je zasilić w wymiarze migracji mieszkańców oraz jakie byłyby konsekwencje w zakresie konieczności licznych dojazdów do pracy w obiektach tam zlokalizowanych. Czy stałoby się ono konkurencyjnym miejscem lokalizacji centrów biznesowych w stosunku do Warszawy i innych polskich metropolii? Rezultaty takich eksperymentów urbanistycznych w świecie bywają wątpliwe.

**Społeczeństwo ma prawo do uzyskania rzetelnej odpowiedzi na powyższe pytania, zanim zostanie podjęta decyzja dot. wydatkowania od tysiąca do kilku tysięcy złotych w przeliczeniu na podatnika, natomiast obejdzie się bez akcji PR-owej robionej za jego pieniądze na rzecz jakiegoś z góry przyjętego rozwiązania, które zamierza się sfinansować także z jego pieniędzy.**

Kontakt dla mediów: Helena Krajewska, Koordynator Biura Prasowego FOR

tel. +48 609 717 102, [helena.krajewska@for.org.pl](mailto:helena.krajewska@for.org.pl)