

**Z Wiceministrem Funduszy i Polityki Regionalnej,
Pełnomocnikiem Rządu ds. CPK Marcinem Horałą,
rozmawia Marcin Prynda**



Marcin Horała, Wiceminister Funduszy i Polityki Regionalnej, Pełnomocnik Rządu ds. CPK fot.
mat. prasowe CPK

Jaki jest główny cel budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego?

CPK to bardzo potrzebna infrastruktura, które pozwoli zrealizować wiele celów jednocześnie. Naszym zamiarem jest budowa nowego przesiadkowego portu lotniczego, który zastąpi Lotnisko Chopina i wykorzysta w końcu gigantyczny potencjał transportowy drzemący w Europie Środkowo- -Wschodniej. Oprócz tego planujemy ok. 2000 km linii kolejowych, w większości Kolei Dużych Prędkości. Celem bardziej dalekosiężnym jest podniesienie stanu infrastruktury do poziomu, jaki jest dostępny w wielu krajach zachodnich. Budowa CPK to także impuls dla rozwoju gospodarczego, nowe miejsca pracy, wzrost PKB. To realny wpływ na jakość życia w Polsce i przyczynienie się do wzmocnienia naszego kraju na arenie międzynarodowej i, co ważne zwłaszcza dziś, pod względem bezpieczeństwa wschodniej flanki NATO.

Na jakim etapie jest obecnie ta sztandarowa dla rządu, strategiczna inwestycja? Co powinno być zrealizowane w tym roku?

Jesteśmy na takim etapie, w którym już nie rozważamy czy budować, ani gdzie, tylko odpowiadamy na pytania jak, kiedy i na jakich warunkach finansowych. W CPK przeszliśmy od fazy planowania do projektowania. Tzw. Master Architekt, a konkretnie brytyjskie konsorcjum Foster+Partners i Buro Happold, opracowuje projekt „serca” portu lotniczego, czyli terminal pasażerski, ale nie tylko – również dworzec kolejowy, węzeł przesiadkowy (PTI) i system obsługi bagażu (BHS). Drogi startowe i drogi kołowania, płyty postojowe czy tunele kolejowe projektuje Dar Al-Handasah, czyli generalny projektant inżynierii lądowej (Master Civil Engineer). Ponadto trwają prace nad zaprojektowaniem tzw. obiektów wspierających, czyli m.in. wieży kontroli ruchu lotniczego, centrum operacyjnego lotniska, bazy utrzymaniowej dla samolotów (MRO). Tutaj działa szereg firm, w tym wiele z Polski. Wszyscy wymienieni projektanci pracują w zespołach zintegrowanych z udziałem ekspertów z CPK i doradców zewnętrznych, m.in. z Lotniska Incheon w Seulu. Jeśli chodzi o planowane inwestycje kolejowe, to w przypadku 1500 z 2000 km jesteśmy

na etapie zaawansowanych prac studialnych, a dla kluczowych odcinków trwa projektowanie. Pierwszą inwestycją, która de facto zainauguruje budowę systemu transportowego CPK, jest tunel Kolei Dużych Prędkości w Łodzi. Tutaj jesteśmy na etapie wyłaniania kluczowych wykonawców, a w tym roku rozpoczną się prace budowlane. Kolejną zaawansowaną inwestycją jest nowa 140-kilometrowa linia kolejowa od Warszawy do Łodzi – w tej chwili na etapie projektowania. Według harmonogramu budowa tej linii powinna być gotowa równocześnie z uruchomieniem lotniska CPK. Ten krótki opis to zaledwie telegraficzny skrót tego, nad czym pracuje spółka CPK.

Co w największym stopniu zagraża tej inwestycji?

Myślę, że nie trzeba być szczególnie zaangażowanym obserwatorem całej inwestycji CPK, żeby wiedzieć, jaka jest postawa opozycji wobec realizacji tego przedsięwzięcia. Obawiam się, że w sytuacji ewentualnego dojścia do władzy opozycja mogłaby chcieć zatrzymać ten potrzebny Polsce projekt. W Polsce po 1989 r. powstało ok. 50 km nowych linii kolejowych, podczas gdy kilka tysięcy km linii istniejących zostało zamkniętych. Ten negatywny trend trzeba obrócić w celu walki z wykluczeniem transportowym oraz w interesie pasażerów i zrównoważonego rozwoju.

Czy szacowano jaki może mieć wpływ tak wielka inwestycja na polską gospodarkę?

Jednoznacznie pozytywny. Według szacunków ekspertów firmy konsultingowej Kearney, dzięki inwestycjom CPK do 2040 r. powstanie 300 tys. nowych miejsc pracy. Jak wynika z tego samego opracowania, nasza inwestycja przyczyni się do wzrostu globalnej produkcji o 450 mld zł. W samym 2026 roku – „szczytowym” roku budowy – całkowita produkcja wzrośnie o prawie 75 mld zł. Zatrudnienie zwiększy się wtedy aż o 95 tys. nowych miejsc pracy. To o kilkanaście tysięcy więcej niż zatrudnia największy polski pracodawca – Poczta Polska.

Co z Centralnego Portu Komunikacyjnego będzie mieć przeciętny Kowalski?

Odpowiedź może być zaskakująca, przede wszystkim szybkie połączenia kolejowe, bo jednym z założeń budowy nowych linii jest dojazd z największych miast Polski do Warszawy w mniej niż 2,5 godziny. Oprócz tego lotnisko w centrum kraju, z którego będzie można dolecieć w najdalsze zakątki świata bez konieczności przesiadania się we Frankfurcie, Monachium, Paryżu czy Amsterdamie. Wielokrotnie słyszeliśmy argument „po co budować CPK, skoro jest lotnisko w Berlinie?”. Tylko właśnie nie chcemy latać z Berlina, który nawiasem mówiąc nie jest wcale lotniskiem przesiadkowym, tylko regionalnym dla Berlina i Brandenburgii, skoro możemy mieć port lotniczy w Polsce – w dodatku przynoszący szereg korzyści gospodarczych i rozwojowych. To wysiłek i inwestycja warta poniesienia, która zwróci się i będzie służyć w perspektywie kolejnych pokoleń.