

CPK – partyzantka na łąkach

16 stycznia 2022

Relację z kontroli projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego zdał posłom z komisji infrastruktury w Sejmie przedstawiciel Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli. Przyznał, że wszczęto ją, bo inwestycja budzi liczne kontrowersje.



Na sali słów krytyki pod adresem projektu nie szczędzili posłowie opozycji, a tymczasem na terenach, gdzie teoretycznie ma powstać megalotnisko, organizowane są msze z modlitwą za ludzi tyle lat dręczonych psychicznie, pozbawianych godności przez naruszanie praw własności.

Serię mszy w kilku parafiach objętych wstępnym planem wysiedlenia organizują aktywiści przeciwni budowie lotniska. Może nawet nie samej inwestycji, ale sposobowi jej przygotowywania od kilku lat. Ostatnio wójtowie gmin przeznaczonych do likwidacji (wskazywanych w ogólnym projekcie) i burmistrz Baranowa ogłosili, że zrywają kontakty z przedstawicielami rządu, dopóki premier nie przedstawi dokładnego stanu przygotowań do budowy lotniska, nieruchomości zastępczych dla mieszkańców, którzy mają być wysiedlani z 20 wsi i kwot odszkodowań dla nich. A msze mają pokazać „zwartość i gotowość do obrony każdej skrzywdzonej osoby”.

Każdy niech przyjedzie, czym może: rowerem, samochodem, traktorem, pamiętając o kamizelkach, maseczkach, banerach – bo to ma być też demonstracja sprzeciwu.

Przy okazji dostało się też księżom, którzy usiłowali współpracować z zarządzającymi inwestycją. Jeden z nich wynajął lokal parafialny na potrzeby agresora i najeźdźcy – mówią parafianie i szykują skargę do biskupa. „Bo przysłał nam pasterza, który okazał się wilkiem” – nie kryją wzburzenia.



Ale czarę goryczy przelał pomysł ulokowania przedstawicielstwa CPK w Szymanowie – w lokalu parafii. Otwarcie zostało wstrzymane w ostatniej chwili przez prezesa inwestycji. „W związku z zagrożeniem dla bezpieczeństwa pracowników spółka podjęła decyzję o czasowym zawieszeniu punktu informacyjnego” – można było przeczytać w oficjalnym ogłoszeniu. Dziennikarze pytali aktywistów: a jeśli także prezes dałby na mszę w intencji pracowników spółki i powodzenia rządowego projektu? „To dobrze, też tam pojedziemy z naszymi banerami” – odpowiadają. „Rozważaliśmy nawet, czy zamówić mszę w Gdyni, w parafii wiceministra odpowiedzialnego za CPK”.

W raporcie NIK zaczęto od historii (cytujemy za Business Insider). Harmonogram realizacji CPK miał ogólnikowy charakter i wskazywał niemożliwe do dotrzymania terminy realizacji poszczególnych zadań. Przykładowo: zakładano wejście w życie specjalnej ustawy do końca 2017 roku, czyli w ciągu niespełna dwóch miesięcy od przyjęcia Koncepcji CPK, a opracowanie Programu Wieloletniego miało nastąpić w pięć miesięcy od przyjęcia koncepcji. Tak się jednak nie stało.

W wyniku nierzetelnego planowania etapu przygotowawczego w koncepcji poszczególne zadania zostały zrealizowane z opóźnieniem sięgającym nawet 2,5 roku w stosunku do przyjętych założeń.

Ponadto dokument wykonawczy, który ma zawierać w szczególności harmonogramy realizacji oraz budżety poszczególnych przedsięwzięć, nie został jednak dotychczas przyjęty. W efekcie brak jest pełnego harmonogramu rzeczowo-finansowego Programu CPK. W normalnym języku to nazywa się partyzantka na łąkach.

W podsumowaniu raport stwierdza: na obecnym etapie przygotowań bardziej istotne od terminowości zakończenia inwestycji jest rzetelne zidentyfikowanie istotnych ryzyk dla tego projektu i

zbadanie jego celowości. Potrzebna jest analiza wykonalności CPK i ustalenie pełnego planu finansowania. Tymczasem spółka nie przygotowała nawet studium wykonalności CPK z zapotrzebowaniem na grunty. Mówiąc po ludzku – czy to wszystko ma sens?



Posłowie opozycji ujmowali to dosadniej. Jak można realizować największą i najdroższą inwestycję w Polsce, skoro nie ma ona uzasadnienia ekonomicznego? CPK to jest „centralna porażka komunikacyjna”. Inwestycja megalomańska i niepotrzebna, kiedy patrzy się na to, co się dzieje w pandemii na rynku lotniczym – stwierdzano w komentarzach. Jedyne skuteczne harmonogram w spółce CPK to podwyżki dla jej zarządu – padło na sali.

NIK sprawdziła, że w projekcie biznesplanu spółka CPK założyła wydatki na centralne lotnisko (bez węzła kolejowego) na poziomie 31,5 miliarda zł. Jako krytyczną opłacalność inwestycji wskazano ruch pasażerski w 2030 r. na poziomie przynajmniej 24,3 miliona osób. Ale nie ma konkretnych pomysłów jak to sfinansować. Ogólnie rządzący sugerują, że środki na finansowanie realizacji ustawowych zadań CPK sp. z o.o. do końca 2023 r. zostały określone na poziomie 9,23 mld zł. Jednak, według NIK, nie wiadomo, jakie będą źródła finansowania wszystkich przedsięwzięć związanych z budową lotniska. Od 2023 r. planowane jest długoterminowe finansowanie dłużne. A to wymaga precyzyjnego określenia potrzeb inwestycji oraz wynegocjowania warunków tego rodzaju finansowania. Ciekawe – kto wejdzie w ten niepewny interes? Na razie na horyzoncie jest tylko budżet państwa, czyli my wszyscy podatnicy.

Dotąd na prace przygotowawcze wydano prawie 100 mln zł. Kontrolerów NIK niepokoi najbliższy plan zwiększenia zatrudnienia w spółce z 255 osób do prawie sześciuset. Widzą tu ryzyko nieuzasadnionego wzrostu kosztów finansowania zadań w zakresie zarządzania projektami – związane z planowaniem

istotnego wzrostu stanu zatrudnienia w CPK sp. z o.o. oraz zatrudnienia doradcy zewnętrznego.

Jest jeszcze jeden problem w tej układance. Według kontrolerów jest nim nieokreślona przyszłość istniejącego w stolicy Lotniska Chopina i budowanego przez rząd lotniska w Radomiu. W oczekiwaniu na otwarcie CPK na Okęciu zaniechano planowanych wcześniej inwestycji o wartości 1,2 mld zł. Pandemia wyhamowała wzrost ruchu pasażerskiego. Upadło więc zagrożenie, że może go nie obsłużyć Lotnisko Chopina – zauważają. Ale takie argumenty spływają po rządzących jak woda po kaczce...

Autorstwo: Marek Kownacki

Źródło: [pl.SputnikNews.com](https://pl.sputniknews.com)