

Latający cyrk PiS

17 kwietnia 2023

Nie byłoby nieszczęścia, gdyby nie wizyta prezesa Kaczyńskiego na lotnisku w Wiedniu. Zobaczył tam tablicę informacyjną, na której wyświetlały się odloty do różnych miast na świecie. Pozazdrościł Wiedniowi tych tablic. Dowodzących jego suwerenności komunikacyjnej. Potem usłyszał, że Polacy z Zachodniopomorskiego odlatują w świat z Berlina, bo tam też tablice mają. Czara goryczy się przelała. Nie będzie Niemiec Polakowi rozkład lotów dyktował. Polska wielką jest, stać ją na polski rozkład lotów.



Ponieważ życzenie prezesa rozkazem dla jest, to 7.11. 2017 roku „Koncepcję przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej” przyjęła Rada Ministrów. A 2.06.2018 sejmową ustawę o Centralnym Porcie Komunikacyjnym podpisał prezydent Andrzej Duda.

Jeszcze w roku 2017 pomysł Centralnego Portu Komunikacyjnego miał sens. Zakładał budowę dużego lotniska obsługującego pasażerów z Europy Środkowo- Wschodniej i sieć krajowych szybkich kolei dowożących ich ze wszystkich miast wojewódzkich w Polsce.

Od początku jasne było, że polskiego budżetu nie stać na tak gigantyczną inwestycję. Dlatego większość kosztów planowano przerzucić na partnerów zagranicznych. Koszty budowy lotniska mieli ponieść Chińczycy w ramach ich projektu Nowego Jedwabnego Szlaku. Wtedy Chiny nie były przeciwnikiem USA, a Waszyngton „gwarantem bezpieczeństwa Polski”. Po wybuchu wojny na Ukrainie władza PiS musiała zapomnieć o chińskich inwestycjach. Przez chwilę była nadzieja, że CPK zbuduje Wielki Brat, by wykorzystywać go do celów wojskowych. Ale

Amerykanie uznali, że lotniska we Wrocławiu, Krakowie, Katowicach i Rzeszowie wystarczą. Ponieważ Unia Europejska na nowe lotniska też kasy nie daje, pozostaje budżet polski.

Unia Europejska daje na budowę nowych linii kolejowych. To za jej pieniądze miała powstać sieć szybkich pociągów do CPK. Nie dostosowana do naszego systemu kolejowego, bo omijająca Warszawę. Ale skoro PiS przegrywa wybory w Warszawie to warszawiakom kiszka z wodą, nie kiełbasa wyborcza.

Unia Europejska chciała sfinansować nam rozwój kolejnictwa, ale PiS rozpoczął zimną wojnę z Unią o „praworządność”. I wszystkie strumienie pieniędzy stamtąd zostały zamrożone. Pozostały nasze podatki.

Dziś eksperci proponują, aby z CPK zrezygnować lub odłożyć jego budowę. Pandemia i wojna na Ukrainie radykalnie zmieniły rynek lotniczy. Wymusiły rozwój linii „nisko kosztowych”, dostosowanych do połączeń bezpośrednich, bez lotnisk przesiadkowych. Wysokie ceny biletów nie sprzyjają masowym lotom.

CPK miał być środkowoeuropejskim oknem na Daleki Wschód. Ale Rosja, Białoruś zamknęły swą przestrzeń powietrzną dla Polski. Przez Ukrainę i Mołdawię strach latać. Nie wiemy kiedy Rosja otworzy nam swą przestrzeń powietrzną. Bez tego CPK nie osiągnie planowanych 40 milionów pasażerów rocznie. Nawet kiedy pozostałe polskie lotniska zostaną przymusowo zamknięte.

Od kilkunastu lat znana jest koncepcja duopolu Okęcie – Modlin. Portu Okęcie obsługującego linie „eleganckie” i Modlina dla „nisko kosztowych”. Duopol zwalczany jest przez elity PiS, bo w Warszawie rządzi PO, a w Modlinie sejmik wojewódzki z koalicją PO-PSL.

„Polska będzie wielka albo nie będzie jej wcale” powtarzają, jak litanię słowa marszałka Piłsudskiego, aktywiści PiS na każdą krytykę ich narodowej megalomanii.

Dlatego będą bronić idei CPK do końca swych rządów. Zwłaszcza minister, poseł Marek Horała, który miesięcznie kasuje ponad 40 tysięcy złotych jako pełnomocnik ds. CPK.

Koszty tego „cyrku w budowie” poniosą podatnicy, czyli my wszyscy. Choć taniej byłoby zamówić wielką tablicę i postawić ją przed domem pana prezesa. I wyświetlać mu rozkład polskim odlotów.

Autorstwo: Piotr Gadzinowski

Źródło: Trybuna.info