

Wirtualne inwestycje Morawieckiego

10 września 2019

PiS nie potrafi zrealizować nawet swoich, najgłupszych obietnic.

Morawiecki zanim został premierem, był wicepremierem. Specjalizował wtedy w opowiadaniu bajek. Choćby tej o „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”. Dzięki niej mieliśmy, za 2 biliony złotych, w ciągu paru lat przegonić Niemcy. No i mieć „Luxtorpedę 2.0”.

Potem było o milionie polskich samochodów na prąd. Był chrzest stępki w nieistniejącej stoczni. No i mrzonki o kolejach wielkich prędkości. Nie brakło bajań o rowerowych autostradach i innowacyjności polskiej myśli technicznej.

Kto da więcej niż ja

Po tym jak Morawiecki został premierem nic się nie zmieniło. Ba pojawił się nawet nowy zestaw bajań, określany przez miłą Morawieckiemu część mediów jako „piątka Morawieckiego”. Acz gwoli sprawiedliwości jedną z obietnic zrealizował. Rodzice uczniów dostali po 300 zł na wyprawkę szkolną.

Dlaczego akurat to się udało? Bo nie wymagało fachowców, logistyki, negocjacji, procedur i tego wszystkiego, co składa się na zrealizowanie czegośkolwiek, co nie jest prostym rozsyłaniem pieniędzy.

Każde działanie PiS zakładające stworzenie czegoś materialnego, zawodzi. Najlepszym przykładem jest klęska „Mieszkania plus” opisywana tyle razy, że nie ma sensu powtarzać tego po raz enty.

Dokładnie tak samo wygląda realizacja innych

„rewolucjonizujących życie Polaków” inwestycji PiS.

Mierzeja

Przekopanie Mierzei Wiślanej to oczko w głowie PiS. Trują o tym od lat. Natomiast od chwili, gdy objęli władzę, na plaży pojawili się już chyba wszyscy prominentni politycy tej partii wbijający palik, czy wykopujący łopatą piasek.

Od dłuższego czasu obowiązuje narracja według której przekop ma być gotowy w 2022 r. I kosztować 880 mln zł. Aby się to udało powinien być realizowany harmonogram. Ten zakładał, że decyzja środowiskowa powinna być wydana w pierwszym półroczu 2018 r. Tymczasem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie podpisał ją 5 grudnia 2018 r. To na jej podstawie zrobiono na Mierzei jedną jedyną konkretną rzecz – wykoszono pas lasu.

Kolejnym etapem przekopywania się miało być uruchomienie przetargu w drugim półroczu tamtego roku. No i uruchomiono. Nawet 3 razy. Efekt jest taki, że za chwilę skończy się połowa tego roku, a wykonawcy nie ma. Za parę dni ma dojść do kolejnego otwarcia kopert z ofertami. I pewnie znów się nie uda. Niezadowoleni z rozstrzygnięć pewnie znów procedurę przetargową oprotestuują twierdząc, że jest niejasna i utrudniaj uczciwą konkurencję. Po czym ogłosi się piąty przetarg.

Istnieje też możliwość, że do przetargu nie stanie żadna firma. Wydumane przez PiS 880 mln zł, to bowiem stanowczo za mało. Przecież – państwowy przecież – Urząd Morski w Gdyni wyliczył koszt przekopu i drogi wodnej na 1,3 mld. zł. Zaznaczając przy tym, że ta kwota nie uwzględnia budowy kanału bocznego do planowanej wyspy powstałej z toru wodnego na Zalewie Wiślanym.

Gdyby jednak podliczyć to wszystko do kupy, to wyszłoby, że 2 miliardy zł na budowę przekopu, wyspy i toru wodnego nie

wystarczają. Nie wspominając o setkach milionów niezbędnych do zbudowania zupełnie nowego portu w Elblągu.

O bezsensie całego przedsięwzięcia i tak najlepiej świadczy wyliczenie mówiące, że gdyby port w Elblągu przeładowywał 10 razy tyle co teraz, a stawka przeładunkowa wzrosłaby w nim dwukrotnie, to nawet przy kosztach rzędu 880 mln zł, inwestycja zwróciłaby się po 450 latach. Tymczasem koszty te będą niemal trzykroć większe. I to tylko po to, żeby wozić towary morzem do Gdańska, gdy przejazd tam ciężarówką z Elbląga zajmuje niecałą godzinę.

Co prawda Jarosław Sellin 2 lata temu zapowiadał, że przekop sam się sfinansuje. Bo pod piaskiem na Mierzei jest w cholere bursztynu. Takiego wartego prawie miliard złotych.

Urząd Morski w Gdyni wydał na badania geologiczne 400 tys. zł. Wyszło z nich, że bursztyn owszem jest, ale do pozyskania nadaje się jedynie taki za pół mln zł. Zaś pozyskiwanie to będzie kosztowało 385 tysięcy.

Jeśli to wszystko dodać, to wychodzi, że bursztyn z Mierzei nie umniejszy kosztów, a wręcz przeciwnie. Będzie kosztował polskiego podatnika prawie 300 tys zł dodatkowo.

W tym ekonomicznym kontekście, robienie PiS zarzutu, z nieprzekopywania Mierzei, byłoby bez sensu. Należy zatem trzymać kciuki, za to, żeby ogłoszono przetarg piąty, szósty, siódmy... I liczyć, że w międzyczasie na miejscu wycinki lasu wyrosną nowe drzewa.

Budujemy mosty

„Polska jest podzielona przez piękne polskie rzeki (...), ale one często (...) jednocześnie powodują pewien rozziw, pewien rozdźwięk między poszczególnymi regionami. Jest co najmniej osiem, dziesięć mostów, których bardzo brakuje” – opowiadał 2 lata temu w Przysusze Morawiecki.

Rok temu z 9 liczba mostów skoczyła do 22. Nazwano to rządowym projektem „Mosty dla regionów” i zadeklarowano na ich zbudowanie 2,3 mld zł.

Euforia w wielu nadrzecznych miejscowościach w Polsce zgasła gdy okazało się, że „samorządy będą mogły otrzymać dofinansowanie na pokrycie aż 80 proc. wydatków kwalifikowalnych danej inwestycji. Pozostałe 20 proc. wartości zadania to wymagany wkład własny, który jednostki samorządu terytorialnego muszą zapewnić w swoim budżecie”.

Samorządy skalkulowały, że gdyby most kosztował 200-300 mln zł, to gmina musiałaby znaleźć na jego budowę 40-60 mln zł. Ale to jeszcze i tak nic, bo według programu rządowego drogi dojazdowe do takiej przeprawy musiałaby wybudować gmina. I to w 100 proc. na własny koszt. Ten zaś to, kolejne 30 mln zł.

Najzabawniejsze w tym wszystkim jest to, że cena mostów w rządowym programie przewyższałaby to, co jest dla gmin niezbędne. Nowe most miałyby mieć parametry spełniające standardy wojskowe. Czyli musiałaby udźwignąć kolumnę czołgów i mieć konstrukcję, która nie zawaliłaby się od bomby.

Mimo wszystko chętni do budowy mostów się znaleźli. Do Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju wpłynęło 75 wniosków. Na ich przygotowanie poszło już z publicznych pieniędzy ponad 86 mln zł. Ale dzięki temu wiadomo, że gdyby miały być budowane wszystkie przeprawy, to rząd musiałby wysupłać nie 2,3 mld zł, ale grubo ponad 4 miliardy.

Kiedy miałyby być rozpatrzone wnioski nikt nie wie. Mówi się o lipcu. Potem będą znane procedury czyli decyzje środowiskowe i oczywiście przetargi. Te skończą się tak jak wszystkie związane z budowlanką. Brakiem chętnych za takie jak w budżecie inwestycji, pieniądze.

A potem wszyscy o rządowym programie zapomną.

Jedynymi wygranymi zostaną Kazimierz Dolny i Janowiec. Bo to

te miasta wspominał w przemówieniu Morawiecki, jako przykładach miejsc, które jego program ma połączyć mostami. Oba bowiem miasta, po przeczytaniu zasad koncepcji rządu, nawet złotówki nie poświęciły by starać się w nim uczestniczyć.

Hub

Powstanie gigantycznego lotniska Morawiecki też ogłosił w 2017 roku w Przysusze. Podał nawet termin od kiedy ma zacząć przyjmować i odprawiać samoloty. Znaczy rok 2027.

Centralny Port Komunikacyjny umyślono umieścić 40 km na zachód od Warszawy. Założono, że ma od mieć przepustowość kilku lotnisk Chopina, czyli 100 mln pasażerów rocznie.

Kosztorys opiewał na 35 mld zł. Z tego 16-19 mld zł miał kosztować sam port lotniczy, 8-9 mld zł nowa linia kolejowa Warszawa-Łódź oraz łącznik do Centralnej Magistrali Kolejowej, natomiast pozostałe 7 mld zł miały pochłonąć inwestycje drogowe. Parę miesięcy temu podano, że do tego należy doliczyć jeszcze 40 mld zł, bo trzeba wyremontować bądź wybudować 1300 km linii kolejowych.

Prace ruszyły z kopyta. Przez 2 lata udało się nawet rządowi przeprowadzić przez Sejm specjalną ustawę w sprawie hubu lotniczo-samochodowo-kolejowego.

Lokalnym samorządowcom też się udało. Przeprowadzili w gminie Baranów, gdzie ma powstać „komunikacyjne serce Polski”, referendum. I okazało się, że „nie” dla CPK powiedziało niemal 83 proc. głosujących. Nie dotarł do nich argument rządu, że położenie geograficzne Baranowa sprzyja inwestycji. Wszak miejscowość jest usytuowana „na przecięciu tras między najważniejszymi metropoliami takimi, jak Los Angeles – Tel Awiw, Wiedeń – Tokio, Szanghaj – Paryż czy Nowy York – Teheran. Centralny Port Komunikacyjny dzięki swojemu położeniu będzie mógł oferować wygodne połączenia na Daleki Wschód i do

Ameryki Północnej”.

Dla rządu wynik referendum nie znaczył nic. CPK miało bowiem swoje własne harmonogramy. I właśnie okazuje się, że one biorą w łeb. Do końca roku założono bowiem, że cała potrzebna pod lotnisko ziemia będzie w rękach spółki CPK. To zaś oznacza, że co się uda wykupić po dobroci, państwo powinno wykupić, a z reszty – właścicieli wywłaszczyć.

Tymczasem nie kupiono nawet morgi. Zarząd CPK tłumaczy się teraz, że „żeby przystąpić do negocjacji dotyczących pozyskiwania nieruchomości, musimy znać bardzo precyzyjnie obszar inwestycji, co stanie się po opracowaniu planu generalnego CPK”. Dzięki czemu wiemy, że coś co ma hulać już za 8 lat, nie ma nawet sensownego planu. I mieć nie będzie, bo „w tym roku spółka planuje zlecić przygotowanie planu generalnego”. To zaś z kolei oznacza, że żaden wykup ziemi nie ruszy.

W lutym miała rozpocząć dyskusje o wykupie rada społeczna złożona z delegatów 3 gmin na terenie których powstać ma inwestycja. Do dziś dwie z nich jeszcze nikogo nawet nie delegowały. Co wcale nie jest dziwne, bo przeznaczone pod lotnisko ziemie są urodzajne nadzwyczaj i miejscowi na ich sprzedaż się nie godzą.

To wszystko jednak nie przeszkadzało przedstawicielom rządu popisywać się podczas Europejskiego Kongresu Ekonomicznego w Katowicach wizualizacją hubu. Demonstrowano na prawo i lewo jako pewnik, zrobione na komputerze obrazki.

Doszło do obciachu, po którym wiceminister infrastruktury Mikołaj Wild musiał się tłumaczyć, że zaprezentowana wizualizacja to jedynie wstępny szkic, który może ulec zmianie.

Jeszcze śmieszniej było kilka dni temu na Forum Ekonomicznym w Krynicy.

– Spółka Centralny Port Komunikacyjny zbiera uwagi do założeń koncepcyjnych Portu Lotniczego Solidarność – powiedział Mikołaj Wild.

Czyli robi coś, co powinno być przeprowadzone przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji.

Obok Baranowa, w Wiskitkach, jeszcze 10 lat temu stały w polu ruiny wiaduktów z budowanej tam za Gierka autostrady z zachodu Europy na olimpiadę w Moskwie. Dróg do tych wiaduktów nigdy nie wybudowano. Dokładnie to samo spotka – zdaniem miejscowych – pisowskie megalotnisko.

Autorstwo: Tadeusz Jasiński

Źródło: Trybuna.info